UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01785502 4

PHILIPPE DARYL
LE
YACHT
ANCIENNE
Maison Quantin

MYSTIC SEAPORT LIBRARY.
DUPLICATE

PHILIPPE DARYL

LE YACHT

HISTOIRE

DE LA

Navigation Maritime de Plaisance

PARIS
ANCIENNE MAISON QUANTIN
LIBRAIRIES-IMPRIMERIES RÉUNIES
MAY ET MOTTEROZ, DIRECTEURS
7, RUE SAINT-BENOIT, 7

MYSTIC SEAPORT LIBRARY
DUPLICATE

LIBRARY
AUG 10 1966
UNIVERSITY OF TORONTO

1105318

LE YACHT

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE

10 exemplaires sur papier des manufactures impériales du Japon, numérotés de I à X, avec une aquarelle originale de G. Bourgain.

40 exemplaires sur papier des manufactures impériales du Japon, numérotés de 11 à 40.

TOUS DROITS RÉSERVÉS

LA COUPE DE L'*AMERICA*

PREFACE

Peu de gens, dans la foule de ceux qui marchent depuis sept à huit ans sur des talons plats, savent exactement ce que cela signifie. Ils se disent : — C'est la mode! Elle passera demain et reviendra aux talons hauts, qui nous faisaient gagner un pouce de taille...

Erreur profonde. Les talons hauts n'iront plus au bois. La belle que voilà les a tous ramassés. Non seulement les hommes n'en portent plus, mais les femmes elles-mêmes ont renoncé à se percher sur ces échasses en miniature, qui faisaient porter le poids du corps sur les orteils et donnaient à la plus aimable Parisienne la tournure d'une autruche. Et la raison? C'est que tout le monde, consciemment ou inconsciemment, est gagné par la saine contagion de l'athlétisme. La France est lasse des névrosés, des déliquescents et des morphinomanes. Elle rougit de s'être si longtemps abandonnée aux mollesses décadentes. Elle en voit le mortel danger et comprend enfin qu'elle est perdue sans ressource si, d'un bond comme elle les sait faire, elle ne revient aux vieilles traditions des âges préraphaélites.

Le talon plat est le symbole de cette foi nouvelle.

Adopté d'abord par les alpinistes, les chasseurs et les soldats, comme le seul talon pratique si l'on doit faire une longue étape sans

rester en chemin, — il n'a pas tardé à gagner son procès auprès des simples flâneurs et même des paresseux endurcis. L'absurdité de marcher en pesant sur la pointe des pieds, quand la nature nous a pourvus d'un calcaneum tout exprès pour porter le poids du corps, a bientôt éclaté à tous les yeux. Ceux-là mêmes qui ne l'ont pas compris l'ont senti d'instinct. On avait essayé du talon plat par genre; on l'a gardé par raison.

Il n'est pas trop tôt! Encore quelques années de Louis XV, et l'espèce humaine aurait pu être classée par les Buffons de l'avenir dans le groupe des plantigrades. C'est bien assez d'appartenir moralement à celui des tardigrades, si voisin des singes à queue prenante et orteil opposable!

Mais le pli est pris désormais. La France a ouvert les yeux à la sottise des chaussures de fantaisie, par la raison qu'elle les ouvre aux périls de l'oisiveté physique. Elle comprend enfin que, faute de donner par l'exercice des muscles et du poumon un contrepoids suffisant au travail cérébral, elle finirait par mourir de maladie nerveuse et sombrer dans l'ataxie progressive. On l'a déjà dit et c'est vrai : nous entrons dans l'ère du muscle.

On l'a dit, et même on s'en est égayé, sans plus attendre. Un fringant écrivain, qui n'est jamais en retard pour attacher son grelot aux choses du jour, n'a pas manqué de prendre le vent, en fin journaliste, et de courir au plus pressé, qui était évidemment de railler un mouvement aussi bien marqué. C'est peut-être beaucoup de hâte et c'est surtout beaucoup d'esprit mis au service d'une mauvaise cause.

A qui fera-t-on croire que la haine de l'effort musculaire soit la véritable marque de la supériorité cérébrale, et que, pour avoir du génie, il soit indispensable de rester un nabot? Les bossus peuvent faire courir ce bruit tout à leur aise. On ne les prendra pas au mot. Sophocle et Euripide sont toujours là pour prouver le contraire, sans parler de Platon qui avait été lutteur de profession

en sa jeunesse et qui devait son nom, dit l'histoire, à l'ampleur de ses omoplates.

En admettant même que cela fût vrai, que vient faire la supériorité intellectuelle dans le cas de quatre-vingt-dix hommes sur cent? Il est fort joli de dire que le cerveau gagne les batailles et non pas le muscle, — quoique ce soit peu conforme à l'opinion d'un nommé Bonaparte, assez bon juge en la matière, apparemment. Mais, à supposer même qu'il en soit ainsi, combien d'êtres, condamnés à n'avoir jamais qu'un cerveau de second ou de quinzième ordre, feront sagement de se donner au moins des jambes pour le porter en équilibre!

Non; il n'est pas vrai qu'une poignée d'hommes déterminés puisse encore mettre en déroute une multitude aussi bien armée qu'elle. Ces choses-là se voyaient jadis aux Thermopyles, et précisément dans le cas d'une poignée d'athlètes contre une cohue de sybarites. Elles ne se verront plus guère, maintenant qu'un fusil à gaz ou à répétition chasse l'autre, et qu'un peuple n'a pas plus tôt breveté le fulmicoton que son voisin surgit avec la dynamite.

Certes, il faut affiner et renforcer la fibre cérébrale. Mais le moyen d'y arriver est d'assurer l'harmonie des facultés mentales, et cette harmonie ne peut naître que de la santé, elle-même résultant de l'exercice normal de tous les organes. Oisiveté d'un groupe musculaire voudra toujours dire atrophie, et qui dit atrophie dit faiblesse.

Se laisser gagner insensiblement par cette atrophie est déjà grave. La rechercher de propos délibéré, et par système, serait monstrueux. On nous cite M. Thiers et Louis Blanc, pour les mettre, dans l'échelle des êtres, à cent piques au-dessus du lignard le plus robuste. Passons sur M. Thiers, qui n'est peut-être pas un type intellectuel et moral aussi surhumain qu'on pourrait le souhaiter. Mais Louis Blanc et le lignard sont deux valeurs distinctes. Une nation qui n'aurait que le premier dans ses régi-

ments de marche et le second dans ses conseils serait une nation fort à plaindre, à moins que ce ne fût plus une nation du tout, et de longue date.

Ce qu'il faut, c'est du muscle dans le rang et de la pulpe cérébrale sous le crâne du commandant en chef. Nous n'avons eu, voici tantôt vingt ans, excès ni de l'un ni de l'autre, hélas! Et l'on ne voit pas que la haine du muscle ait beaucoup réussi jusqu'ici à nous donner de la cervelle.

Mais est-ce bien, en vérité, le cas de disputer? Il s'agissait surtout, n'est-il pas vrai? de prendre position et de se réserver pour la galerie le bon côté du paradoxe. Voilà qui est fait. Vous représentez l'esprit, c'est entendu, Messieurs, et nous la matière. A vous le génie; à nous le souffle, à nous la vigueur musculaire. C'est vous qui commanderez et nous qui obéirons. Que vous faut-il davantage? Vous allez donc faire votre possible pour devenir un cerveau colossal, porté sur deux pattes, et nous pour penser le moins que nous pourrons, en apprenant à marcher au pas, à porter gaillardement le sac, à tirer juste et à border une voile. Savez-vous que ce ne serait pas déjà si mal comme résultat, pour peu que de part et d'autre on s'arrangeât à remplir son programme?

Faut-il l'avouer? C'est encore le rôle du muscle qui paraît le plus sûr en cette affaire. Au moins il se mesure au dynamomètre et n'est pas sujet aux aberrations. Tandis que le génie!... Je ne demande qu'à y croire, mais j'avoue humblement ne l'avoir pas encore rencontré au coin de Tortoni.

De plus, je me méfie un peu de l'aptitude des Français à le reconnaître, en voyant quels singuliers héros ils se choisissent tous les quinze à vingt ans. J'aime encore mieux Faouet, le faure des Jungles. Au moins sur sa valeur propre, jaugée par la tête de Turc, il n'y a pas d'erreur!

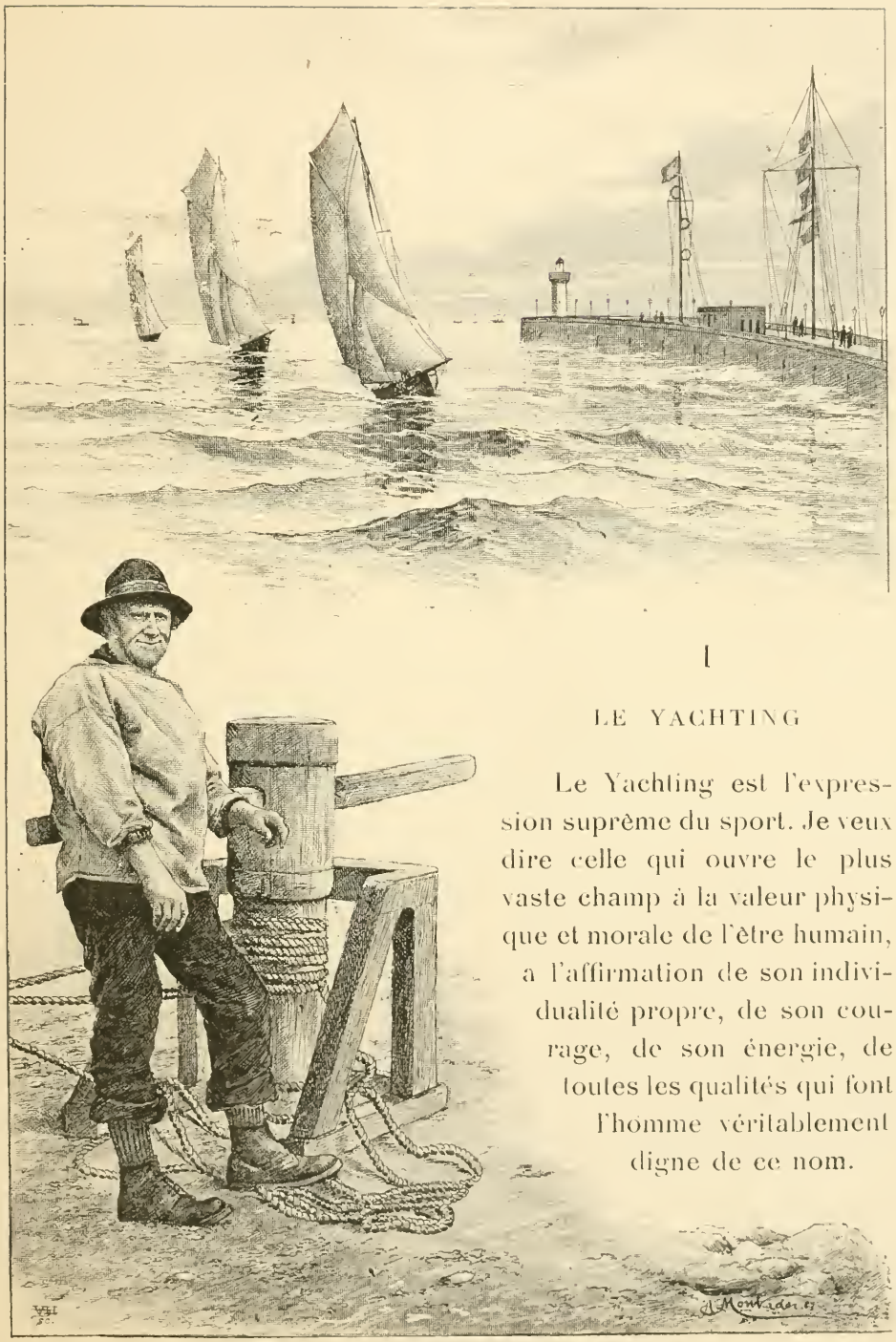
Tout ceci est pour rappeler que notre étude sur le yacht fait

partie d'un tout, et représente un document de plus apporté à la Renaissance physique.

Trop de personnes en France ignorent encore ce qu'est un bateau de plaisance et le bien qu'on peut en tirer. Nous avons voulu renseigner ces profanes — rien de plus. Notre but n'est pas d'ajouter un manuel de navigation à la liste déjà longue des livres techniques, mais simplement de donner un aperçu général du yachting aux gens du monde et aux élèves de nos écoles, à tous ceux qui sont étrangers à ce sport et qui pourront peut-être en prendre le goût, au grand profit de leur santé, de leur valeur individuelle et de la prospérité nationale.

Est-il besoin de dire que dans l'accomplissement de cette tâche, nous avons fait appel à toutes les compétences et suivi la doctrine expérimentale des spécialistes les plus éminents? A l'étranger, les écrits de Dixon Kemp, Edw. Burgess, Kunhardt, Vanderdecken, Ch. Clay, Edw. Jaffray, Macalister, G. Bonyer, ont été nos principaux guides. En France, le doyen du yachting, M. Lucien More, a bien voulu nous donner de précieux conseils, et M. Mougel, des notes importantes; grâce à l'obligeance des directeurs du Yacht, *MM. R. Vuillaume et Nicora, nous avons trouvé dans les douze années de cet excellent recueil hebdomadaire une mine inépuisable d'informations précises. En les priant d'agréer ici les remerciements de l'auteur et des éditeurs, nous ne faisons que remplir un devoir, mais un devoir des plus agréables.*

PH. D.



I

LE YACHTING

Le Yachting est l'expression suprême du sport. Je veux dire celle qui ouvre le plus vaste champ à la valeur physique et morale de l'être humain, à l'affirmation de son individualité propre, de son courage, de son énergie, de toutes les qualités qui font l'homme véritablement digne de ce nom.

Qu'est, en effet, le Yachting? C'est l'acceptation volontaire, à titre de délassement et de plaisir, de la vie la plus active, la plus rude, la plus périlleuse, — celle du marin. C'est l'exercice continu de toutes les puissances musculaires, non pas seulement en plein air, mais dans l'air le plus pur, le plus vif, le plus riche, le plus exhilarant qu'il y ait à la surface du globe. C'est la mise en jeu de toutes les facultés intellectuelles, physiques et morales, dans le milieu le plus fécond en dangers, en fatigues, en difficultés, en surprises de tout ordre.

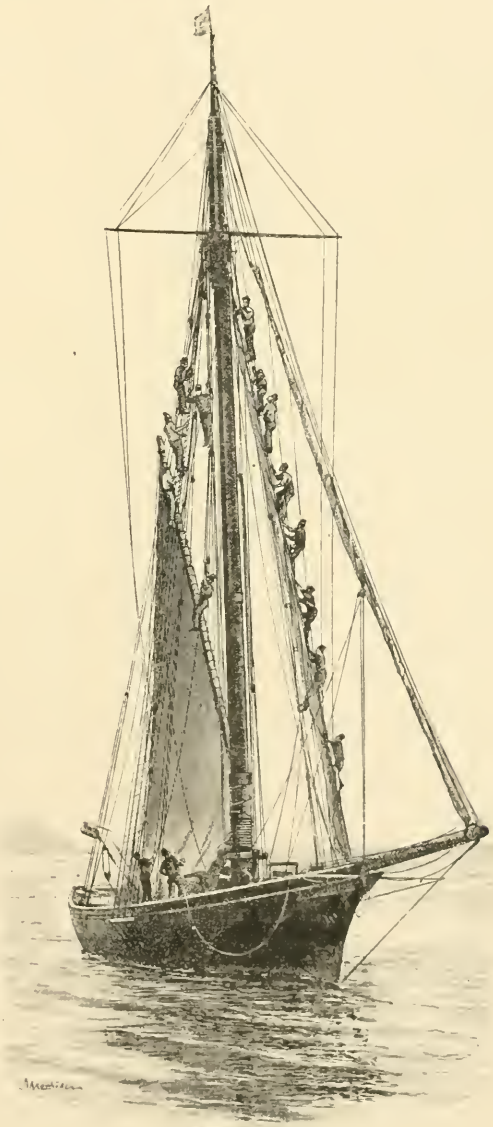
Ajoutez la variété du cadre, l'élégance des formes, l'imprévu des rencontres, le piquant des rivalités, l'intensité de la vie animale, les joies du chez-soi associées à celles du voyage, le sentiment profond de l'indépendance complète, l'affranchissement de toutes les servitudes sociales... Puis trouvez, s'il est possible, une autre manière de combiner des sensations aussi aiguës, aussi neuves et aussi saines.

Au point de vue hygiénique, c'est l'existence en plein air dans sa perfection. Quel air plus pur, plus salubre que celui de l'Océan? On peut bien l'appeler le tonique et le restaurant par excellence. Toutes les sources d'infection atmosphérique, la putréfaction, la combustion et le reste, cessent là d'avoir une action appréciable. Entre la plaine liquide et le ciel, les vents jouent librement, balayant tous les germes de corruption. On ne saurait vraiment donner trop d'importance à une telle immunité, si l'on accepte les conclusions de la science moderne. N'a-t-elle pas trouvé dans les germes morbides la cause des maladies les plus redoutables? Ne voit-elle pas dans l'impureté de l'atmosphère la condition la plus favorable à leur développement? Eh bien, l'air de la pleine mer se rapproche autant que possible de l'air idéal, celui qui serait absolument exempt de microbes. On trouve assurément de l'air pur dans les déserts et sur le sommet des montagnes, mais il est peu probable qu'il soit là aussi pur qu'en plein Atlantique. C'est pourquoi un voyage en mer a fini par prendre place au nombre des moyens recommandés par la médecine contemporaine. On ordonne maintenant aux phtisiques un voyage au cap de

Bonne-Espérance, aller et retour, comme on leur ordonnait, il y a dix ans, un hiver à Cannes ou à Madère.

Un médecin distingué, le docteur Thaon, disait à ce sujet dans une récente conférence : « Les phtisiques qui veulent essayer des voyages en mer sont sûrs de rencontrer, pendant toute la durée de cette cure spéciale, une atmosphère pure de germes et de la lumière en abondance; ce sont bien là les agents réputés les plus efficaces pour combattre la phtisie. Ils jouiront encore d'autres conditions avantageuses, telle que l'influence tonique et presque spéciale de la brise marine; ils auront sous les yeux le spectacle sans cesse renouvelé de la mer... ». Ailleurs, le docteur Thaon remarque « qu'un autre fait que l'on n'aurait guère prévu, c'est l'immunité relative dont jouissent les poitrinaires à l'égard du mal de mer. »

Le même auteur constate que « si de tels voyages sont contraires aux malades fébricitants et à ceux qui sont porteurs de lésions étendues, ou sujets à des ulcérations — en d'autres termes qui sont déjà trop gravement atteints — cependant les deux résultats les plus précis de cette cure



A hisser la grand'voile!

semblent être l'action prophylactique chez les gens prédisposés et l'action reconstituante chez les phtisiques guéris localement, mais restés faibles et anémiques. »

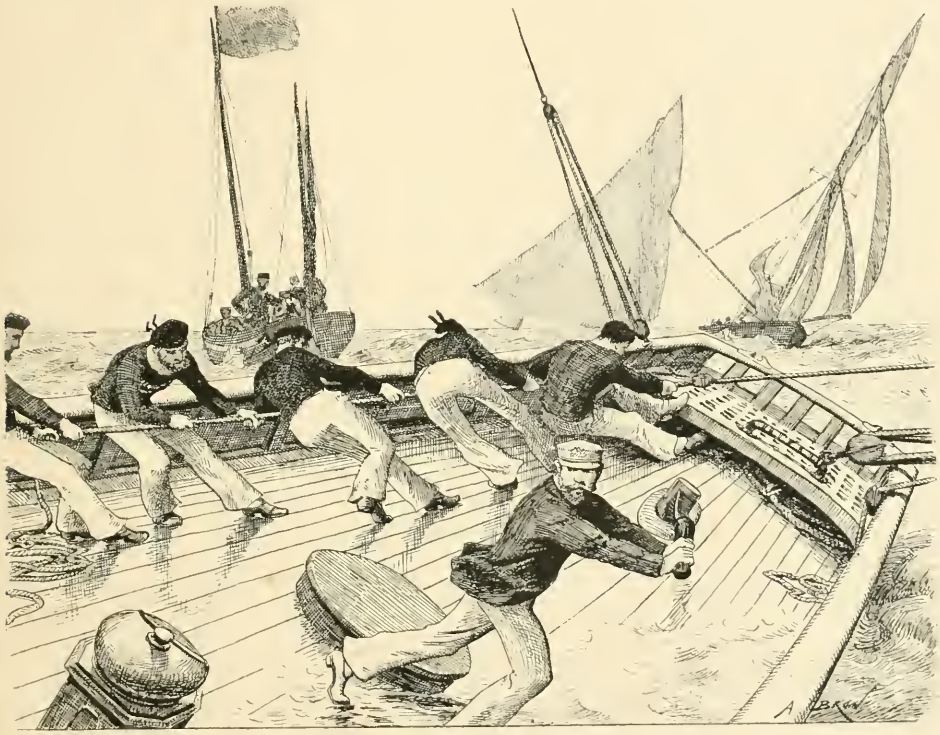
Si l'air de mer agit favorablement sur ce qui reste de poumon aux phtisiques, comment ne serait-il pas cent fois plus bienfaisant pour des poumons ou des cerveaux simplement fatigués de la haute pression des villes? C'est la vraie panacée de tous les genres de surmenage. Il faut la recommander aux artistes, aux hommes de lettres, aux politiques de profession, à tous ceux qui ont besoin, une fois l'an, non seulement de se retremper dans l'air pur, mais de « couper le câble », comme on dit, de s'affranchir, pour deux ou trois semaines, des soucis, des affaires, des visiteurs, des paquets postaux et des sonneries du téléphone.

Il est à peine besoin d'insister pour démontrer que, parmi tous les sports, il n'en est pas de plus large et de plus haut que celui de la mer, ni qui demande à son adepte une plus grande somme de qualités viriles.

Manœuvrier, il aura le pied sûr comme l'alpiniste et le chasseur, les reins souples comme le gymnaste. Commandant, il lui faudra d'autant plus de décision et de sang-froid, qu'il est responsable, non seulement de sa propre vie, mais encore de celle de son équipage et de ses passagers. Il a besoin d'étudier sans cesse, pour arriver à connaître les secrets du métier. Car afin d'en tirer tout l'agrément qu'il comporte, force est de s'initier au moins aux éléments de l'art nautique et d'entrer en familiarité réglée avec le *Manuel du Timonier*. Il faut apprendre à lire une carte marine, à faire le point, et sinon à prendre un ris — ce qui ne ferait assurément de mal à personne — tout au moins à reconnaître l'orientation d'une voile et sa raison d'être.

Dès lors, tout devient sujet d'intérêt dans la vie du bord : les moindres nuances de la manœuvre, les résultats du loch, les signaux, les sondages, les profils de la côte. On entre à fond dans l'existence du marin : il n'en est pas de plus passionnante, pour deux ou trois mois.

Le mieux est de n'en rien négliger, d'établir sur son yacht une discipline inflexible, de mettre personnellement la main à l'ouvrage et de ne jamais hésiter, au besoin, ni à haler sur une amarre, ni à prendre la roue du gouvernail. C'est de petites choses de ce genre qu'est fait le plaisir tout spécial du yachting. Et comme, après tout,



En course. — Le virage du bateau-bouée.

la mer a ses colères, l'heure vient tôt ou tard où cette adresse, ces habitudes, ont leur utilité pratique. En tout cas, on y trouve dans le présent un passe-temps qui a son charme, une antithèse à la vie routinière du plancher des vaches, et pour l'appétit un excitant incomparable; on en garde pour l'avenir un pli qui n'est pas sans valeur, même à la ville.

Rien n'empêche, au surplus, de se donner à bord les distractions préférées. On peut lire, faire de la musique ou de l'escrime, jouer à

tous les jeux imaginables. L'équitation seule serait difficile : encore a-t-on la ressource de descendre à terre tout exprès pour monter à cheval. Puis, il y a la pêche, le tir aux mouettes, la chasse si l'on est chasseur. Il y a surtout le plaisir de changer de pays sans fatigue et sans ennuis d'aucune sorte, de visiter en quelques semaines Anvers et Amsterdam, Copenhague et Stockholm, ou les deux côtes de la Manche, ou l'Espagne et l'Algérie, ou la rivière de Gênes, Naples et la Sicile, ou telle autre région qu'on a choisie; d'arriver à son heure, de n'avoir rien à démêler avec les compagnies de chemin de fer, les voitures et les guides; d'emporter, comme l'escargot, sa maison avec soi, et quelle maison! la plus propre, la plus élégante, la plus coquette qu'on puisse rêver; de se faire accompagner non pas seulement de sa malle, mais de son lit, de ses livres préférés, de son *tub*, de tout ce que l'habitude rend précieux à l'homme civilisé. Plus d'auberges encombrées, plus de dîners de table d'hôte, plus de draps suspects, plus de promiscuités écœurantes. On ne prend, de chaque pays, de chaque station, que ce qu'il y a de vraiment aimable. Le pays a-t-il cessé de plaire? La station ne donne-t-elle pas ce qu'on attendait? On lève l'ancre, on largue un peu de toile, et en deux ou trois heures on a changé de mouillage pour essayer d'un cadre nouveau. N'est-ce pas l'idéal même du voyage d'agrément?

Ces joies, dira-t-on, ne sont pas à la portée de tout le monde. Assurément, mais il est tant de gens riches et désœuvrés qui ne savent quel emploi donner à leurs loisirs et à leurs revenus! Ce sont eux surtout que la navigation de plaisance peut séduire par son extrême variété.

Elle n'est pas, au surplus, comme il sera établi avec quelque détail, un luxe aussi cher qu'on est généralement porté à le croire, et coûte bien moins que l'entretien d'une grande chasse ou d'une écurie de courses. Ici, presque pas d'imprévu. On peut établir un budget conforme à ses ressources, et surtout arriver à la suppression presque complète de ces menues dépenses courantes, qui sont à l'origine des plus grosses additions.

Je pourrais nommer tel amateur opulent, propriétaire d'un des

plus grands yachts de France, qui, en arrivant d'un voyage de deux mois, aborda à Dieppe un jour de courses, et, tant en paris malheureux qu'en frais supplémentaires, dépensa le jour même une somme bien supérieure à celle que lui avait coûté son voyage.

D'ailleurs, on oublie trop chez nous que les frais d'un yacht, par leur nature même, peuvent toujours se répartir sur plusieurs têtes. Rien ne se prête mieux à la propriété collective et par actions. Un yacht se loue aussi facilement qu'il s'achète. Vingt, trente, cinquante personnes peuvent s'associer pour couvrir le coût d'une croisière d'agrément. Autant de faits évidents, que l'étourderie française néglige d'apprécier à leur valeur, au grand dommage de notre éducation nautique. Chez nous, il est reçu qu'il faut être cinq ou six fois millionnaire pour se donner le luxe d'un yacht. Comment les gens, fort nombreux, qui ne le sont même pas une demi-fois, pourraient-ils songer à pareille folie? Le raisonnement est à peu près aussi juste que si l'on disait : « Il en coûte cent millions pour construire un chemin de fer; M. de Rothschild seul peut donc se donner le luxe de voyager sur rails... »

La vérité est que les joies du yachting ne sont ni plus ni moins chères que celles d'une villégiature quelconque. Tout au plus exigent-elles l'immobilisation provisoire d'un capital plus élevé. Mais si l'on veut bien considérer qu'un voyage en yacht ne saurait être amusant qu'en compagnie, et qu'il est naturel, ou en tout cas pratique, de faire participer aux frais ceux qui en partagent les plaisirs, on verra qu'il n'est pas, au fond, ruineux d'être d'un yacht.

Précisons, en examinant, par exemple, quels seront les frais d'une croisière maritime de trois mois répartis sur un groupe de dix associés. Nous verrons qu'ils sont tout au plus égaux, sinon inférieurs, à ce que coûterait un voyage de même durée dans les Alpes ou aux Pyrénées. Et tout d'abord, excluons la navigation à vapeur. Elle n'a de raison d'être que pour un voyage de long cours. Une croisière de plaisir limitée à trois mois et prenant pour cadre les ports et les bains de mer de la Manche, ou les côtes de la Hollande, ou celles de l'Espagne et de l'Italie, se fera beaucoup plus

agréablement dans un navire à voiles. Là, point d'odeur de charbon ni de fumée; pas de bruit de machine ni de trépidation d'hélice; rien que le murmure de la brise dans les agrès et la douceur d'une glissade sur le velours de l'Océan. Sans compter qu'aux yeux du véritable homme de mer, un bateau à vapeur n'est pas ou presque pas un yacht.

Le plaisir est de commander ou tout au moins de suivre les manœuvres variées de la voile, de s'initier aux secrets de la navigation classique, d'exécuter, soit dans une rade, soit en pleine mer, mille évolutions gracieuses, de jouer avec les surprises et l'imprévu du vent, et non pas d'aller directement d'un port à l'autre en un nombre donné de coups de piston. Acceptable ou même indispensable comme auxiliaire de la voile, quand il s'agit d'un long voyage, la vapeur est odieuse au dilettante de la mer, toutes les fois qu'elle n'est pas nécessaire.

Nous avons supposé un groupe de dix associés. Cela implique une goélette d'environ 100 tonneaux, qui coûte, neuve, avec ses agrès, ses voiles, ses emménagements complets, de 80 000 à 100 000 francs. C'est la grosse dépense. Mais il importe de considérer qu'il s'agit là d'une simple immobilisation de capital, et non pas d'un placement à fonds perdu. Car, un navire bien conditionné garde sa valeur comme une maison, et peut toujours se revendre, avec une certaine dépréciation. Si l'on ne veut pas y mettre un prix aussi élevé, on peut aisément passer en revue un choix de yachts d'occasion, de tous les tonnages et de tous les prix. Enfin, il est encore moins difficile de trouver à en louer un, à condition de fournir les garanties nécessaires. En portant à 10 000 francs le prix de location, ou la perte d'intérêts et la dépréciation en cas d'achat, on peut être sûr de ne pas être bien loin de la vérité; la prime d'assurances sera de 1 200 à 1 500 francs; total : 11 500 francs comme frais de premier établissement. Ainsi qu'il sera montré ci-après, dans « le budget d'un yacht », les frais généraux s'élèveront pour un trimestre à environ 15 000 francs. Nous arrivons ainsi à un total général de 35 000 francs. Réparti sur dix associés, ce total nous donne pour la part afférente à chacun 3 500 francs, c'est-à-

dire un peu moins de 1 200 francs par mois. On voit qu'il serait difficile de voyager luxueusement à meilleur compte.

Au demeurant, il n'est pas nécessaire d'atteindre à des chiffres pareils, et le yachting d'agrément peut être compris et pratiqué de cent façons, depuis la plus humble jusqu'à la plus luxueuse. L'erreur commune est précisément de confondre le grand yacht de parade

Les plaisirs du yachting. — Chasse en rivière.

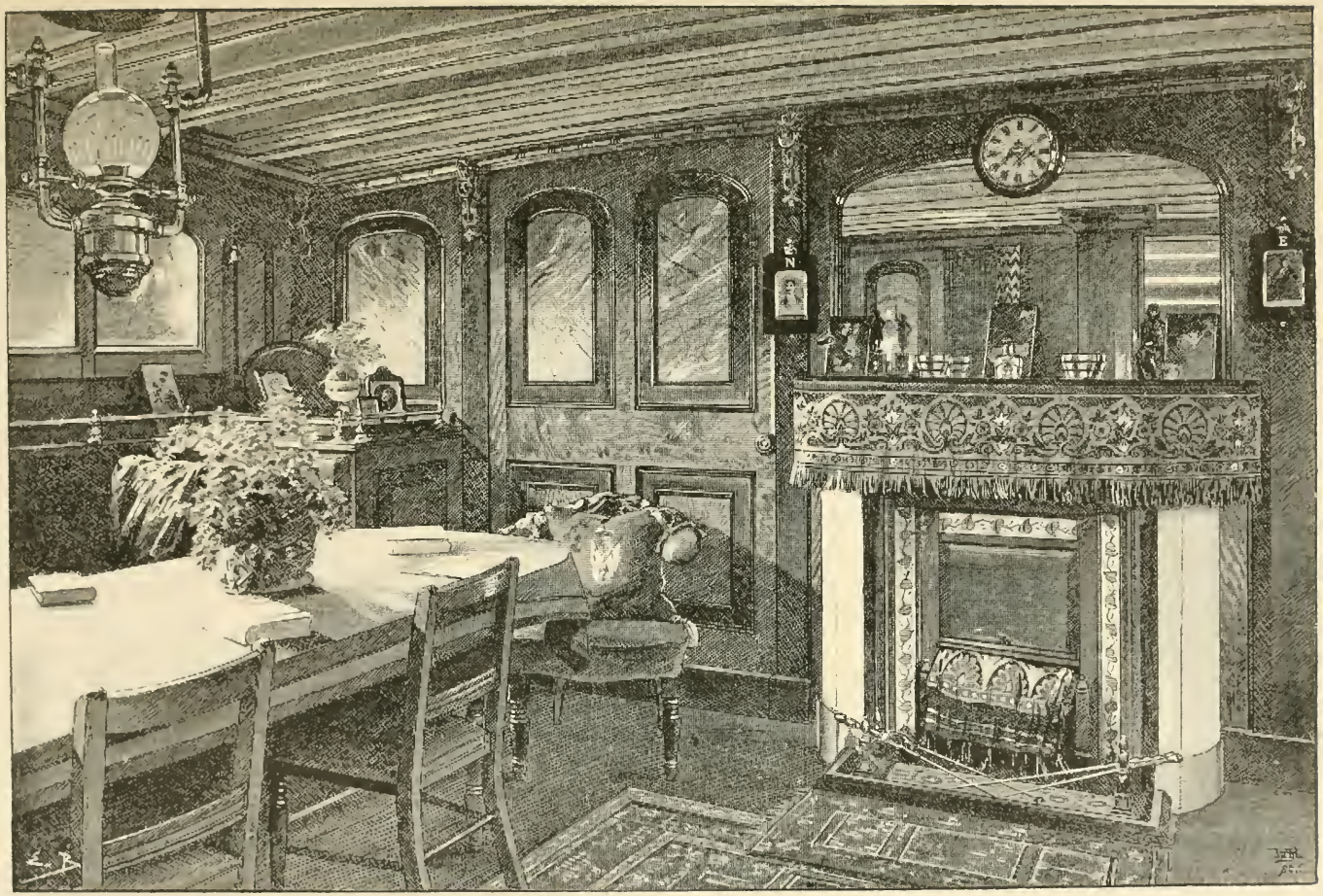
(celui qu'on pourrait appeler un transatlantique privé) avec le yacht de promenade, simple et bon enfant, dont chacun peut proportionner les dimensions, le tonnage, l'ameublement et le prix aux moyens financiers dont il dispose. Or le vrai yachting est celui-là et non pas l'autre : celui qu'on pratique pour se distraire, pour respirer de l'air sans microbes, pour se faire des muscles et de la pulpe cérébrale, pour échapper pendant deux ou trois mois à l'asphalte, aux maisons à six étages, à toutes les platitudes et à toutes les nausées de la vie normale, quitte à les remplacer par celles du mal de mer. Il y a vingt

manières d'aller chercher l'air au large, depuis le billet de première classe à bord d'un steamer à double hélice en partance pour les Antilles ou La Plata, jusqu'au bateau de pêche armoricain où, pour cent sols, on vous donnera le vivre et le couvert, le droit de haler sur la traîne et même celui de serrer un foc, pour peu que le vent fraîchisse.

Cette école est la bonne et qui y a passé peut tout affronter. C'est là que se sont formés des marins amateurs comme M. Leigh Smith, qui eut l'honneur, en 1881, de faire naufrage avec son yacht sur la terre de François-Joseph, au fond des mers arctiques, et qui y fut rejoint l'année d'après par son ami sir Henry Gore-Booth. Et, plus récemment encore, ces deux gars du Transvaal qui sont venus de Port-Natal à Londres, dans un bateau non ponté, couvert d'une simple bâche, qu'ils avaient construit eux-mêmes à deux cent lieues dans les terres et transporté à la côte sur une charrette à bœufs. Voilà de bel et bon yachting dans les prix doux! Et du plus vrai. Car la première condition, pour goûter les joies de la navigation de plaisance, est bien la possession d'un bateau à soi, fût-il seulement de 2 tonneaux, avec un mousse pour équipage.

C'est un luxe qui peut coûter, en moyenne, 700 à 800 francs par tonneau. Au prix de 5000 à 6000 francs, on peut fréter un joli cotre, capable de tenir la mer par tous les temps, et convenablement aménagé pour quatre personnes; à la rigueur, il n'est même pas indispensable de l'acheter. Des constructeurs sans nombre offrent en location des yachts de tout tonnage, à voiles et à vapeur, avec le personnel et le mobilier nécessaires. Il n'y a dans ce cas qu'à embarquer des provisions de bouche et envoyer sa malle à bord.

Le plaisir tout spécial du yachting de promenade est en effet d'être chez soi tout en se déplaçant; de partir à son heure, de s'arrêter où l'on veut, de flâner le long d'une côte ou d'un fleuve qui vous attirent; de s'envoler vers d'autres cieux aussitôt que le nez d'un aubergiste vous déplaît, ou que l'aspect navrant d'un casino, la vue d'un manège de petits chevaux, la rencontre, au tournant de la falaise,



SALON D'UN YACHT

d'un couple de philistins en train de pêcher la crevette, vous remémorent péniblement la vie réelle.

Le ciel sur la tête et la mer sous les pieds, dans une coque de noix qui ne doit rien à personne, on éprouve une détente, un épanouissement de liberté, une plénitude de force sans égale. On se sent plus léger, comme suspendu dans le temps et dans l'espace, affranchi du poids surnuméraire qui handicape l'existence normale. On mange mieux, on respire à pleins poumons, on dort à poings fermés, on pense plus vivement : et même si l'on ne pense pas, ce qui est peut-être le meilleur parti à prendre, on est heureux par tous les pores.

Ceux-là seuls, bien entendu, vont au fond de ces joies qu'une suffisante accoutumance met en état de conduire la barque et de commander à leur bord. Mais au profane même qui regarde sans agir, ces choses de la mer, si nobles en leur simplicité préhistorique, ont un charme de fraîcheur et de nouveauté sans fin. Tout y est curieux et amusant, jusqu'au nom des agrès, à la fonction des aussières et grelins, des palans et bouts-dehors, jusqu'aux signaux; jusqu'à la langue des matelots, jusqu'à leurs silences et à leurs mouvements. On passe des heures à les voir faire du bitord, fouetter une poulie, virer au plus près, prendre la panne ou mouiller vent arrière. On vit là dans une sorte de rêve, hypnotisé de lumière et de bleu, côte à côte avec l'infini qui vous enveloppe et vous pénètre : gardant encore la notion vague d'une individualité propre, en cette communion intime avec le cosmos, mais tout juste assez pour se rappeler qu'on y est un atome.

Aucun milieu d'ailleurs n'est plus favorable aux études spéciales, pour peu qu'on veuille donner un but utile à sa croisière. On peut s'adonner aux sciences, étudier l'hydrographie, la météorologie et l'histoire naturelle, procéder à des sondages, former des collections, approfondir les lois des formations madréporiques. Si l'on s'occupe de pêche, perfectionner les engins, rechercher les moyens d'attirer le poisson vers les côtes; si l'on n'a pour outil qu'une plume, noter des impressions de voyage. On peut enfin peindre et dessiner, prendre

des vues photographiques, créer dans les parages dangereux des abris et des points de repère pour les navigateurs. Il est, en un mot, cent moyens d'utiliser un voyage en mer, et la chronique maritime des dernières années montre de mémorables exemples de cette noble préoccupation.

Faut-il rappeler enfin que la navigation de plaisance fait prospérer des industries variées, occupe un grand nombre de bras et prépare d'excellents marins volontaires pour les guerres toujours possibles ?

A la vérité, une déclaration du Congrès de Paris, datée du 26 avril 1856, a aboli la course et par suite rendu peu vraisemblable la résurrection des mœurs qui valurent jadis à nos corsaires malouins de si éclatantes victoires. Mais, outre que toutes les nations du globe n'ont point adhéré à la déclaration de Paris, tant s'en faut, le texte même du document est susceptible d'interprétations variées. Il est généralement admis que les puissances signataires ont gardé le droit d'incorporer leurs équipages et leurs bâtiments de commerce dans la flotte de guerre, en cas de besoin. C'est ainsi, du reste, que l'Allemagne a interprété la Convention de Paris, d'abord par l'ordonnance royale du 24 juillet 1870 et par le décret impérial du 15 janvier 1871, puis par la loi du 14 juin 1873. On doit donc considérer la flotte de plaisance, dans toute la force du terme, comme une véritable réserve de notre flotte de guerre, et cet aspect du yachting revêt un véritable intérêt national.

A un point de vue plus élevé, qui est la philosophie commune à tous les sports, la navigation d'agrément fait des corps robustes et des caractères bien trempés. Par suite, elle hausse le niveau physique et moral de la nation, la rend plus apte aux grandes entreprises, plus forte, plus généreuse et plus mâle. A tous ces titres divers, le yachting mérite l'attention et la faveur croissante des esprits attentifs.

Quelques chiffres préciseront l'importance économique de notre flotte de plaisance. Nous les empruntons au journal de la marine *le Yacht*.

Il existe actuellement en France 1 049 yachts, tant à voiles qu'à vapeur, sans compter les embarcations ou canots non pontés dont le nombre est très considérable, mais que l'on n'a pas fait figurer en détail dans cette statistique.

Voici comment se décompose ce chiffre de 1 049 yachts :

1° Yachts a vapeur :

			Tonnage moyen.	Tonnage total.
5	yachts à vapeur	de 400 à 820 t^x	600 t^x	3 000 t^x
6	—	200 à 300	250	1 500
9	—	100 à 200	150	1 350
17	—	50 à 100	75	1 275
37	—	25 à 50	40	1 480
83	—	10 à 25	20	1 660
plus 180	de moins de 10 tonneaux.		5	900

Total : 337 yachts à vapeur d'un tonnage total de 11 165 t^x

2° Yachts a voiles :

I. *Goélettes.*

1	goélette à voiles	de 310 t^x	310 t^x	310 t^x
3	goélettes	de 150 à 200 t^x	175	525
5	—	de 100 à 150	125	625
8	—	de 50 à 100	75	600
9	—	de 25 à 50	40	360
8	— ou lougres	de 15 à 25	20	160
plus 13	— ou lougres	de moins de 15	8	104

Total : 47 goélettes d'un tonnage total de. . . . . 2 684 t^x

II. *Yawls.*

1 yawl ou cotre Dandy	de 95 t^x	95 t^x	95 t^x
4 yawls —	de 40 à 60 t^x	50	200
13 —	de 20 à 40	30	390
19 —	de 10 à 20	15	285
plus 40 — de moins	de 10 t^x	8	320
Total : 77 yawls d'un tonnage total de.			1 290 t^x

III. *Cotres ou sloops.*

11 cotres	de 25 à 50 t^x	40 t^x	440 t^x
34 —	de 15 à 25	20	680
103 —	de 10 à 15	12	1 236
plus 440 sloops ou cotres de moins de 10		6	2 640
Total : 588 cotres ou sloops d'un tonnage total de. .			4 996 t^x

Ainsi, en ne comptant ni les embarcations non pontées, ni même les petits yachts de moins de 5 tonneaux — qui ne sont pas compris dans le relevé ci-dessus — il existe en France :

337 yachts à vapeur d'un tonnage total de	11 165 t^x
et 712 yachts à voiles d'un tonnage total de	8 970
Ensemble 1 049 yachts d'un tonnage total de.	20 135 t^x

Quel capital représentent ces 1 049 yachts?

On compte habituellement, comme prix moyen des bâtiments du commerce de moins de 1 000 tonneaux, de 900 à 1 000 francs par

chaque tonne de jauge. Mais, vu l'accastillage plus soigné, le choix des matériaux de tout genre, des machines, du gréement, du mobilier des yachts, etc., il n'est pas exagéré d'estimer leur valeur à 1 400 francs le tonneau pour les vapeurs, et à 1 200 francs le tonneau pour les voiliers. A ce compte,

les 337 yachts à vapeur ont une valeur de.	15 631 000 fr.
les 712 yachts à voiles, de.	10 764 000
Total.	26 395 000 fr.

On doit toujours rappeler que dans ce chiffre ne sont pas comprises les petites embarcations qui, par leur très grand nombre, constituent cependant une valeur considérable. En les faisant figurer dans ce calcul, on obtiendrait un chiffre global d'au moins 30 millions de francs.

Combien la navigation de plaisance emploie-t-elle d'hommes d'équipage salariés?

Indépendamment des capitaines au long cours ou maîtres au cabotage que nécessite le commandement des yachts les plus importants, les calculs les plus modérés établissent :

Que les 337 yachts à vapeur emploient : patrons, hommes d'équipage, mécaniciens, chauffeurs ou matelots.	1 260 hommes.
Que les 712 yachts à voiles emploient	1 820 —
En y ajoutant les capitaines ou maîtres au cabotage et au bornage, soit	400 —
On arrive à un total de.	3 480 hommes.
En chiffre rond	3 500 hommes.

Sans compter les hommes supplémentaires que prennent à bord

tous les yachts de course, même de petit tonnage, et que certains d'entre eux gardent pendant toute la saison; non plus que les pilotes, pratiques, cuisiniers, etc., que les yachts embarquent fréquemment en surplus pendant leurs voyages ou excursions.

Combien coûte l'entretien des équipages des yachts?

Beaucoup de yachts restent armés toute l'année, et les autres arment au moins pendant la belle saison. En admettant qu'en moyenne chaque yacht reste armé pendant cinq mois chaque année, on est certainement au-dessous de la vérité.

Les capitaines au long cours sont payés de 200 à 300 francs par mois, en moyenne 250 francs, et, avec la nourriture et l'habillement, ils coûtent 350 francs; les maîtres sont payés de 125 à 200 francs; avec la nourriture et l'habillement, ils coûtent en moyenne 250 francs.

50 capitaines au long cours : 350 × 50 × 5 mois. . =	87 500 fr.
350 maîtres au cabotage : 250 × 350 × 5 mois. . . . =	437 500
Total.	525 000 fr.
Les 337 mécaniciens dirigeant les machines des yachts coûtent, nourriture comprise, 300 francs au moins : 300 × 337 × 5.. . . . . =	505 500 fr.
Enfin, les 2 745 matelots, chauffeurs, etc., à 160 fr. par mois en moyenne, nourriture et habillement compris, font : 160 × 2 745 × 5 . . . . . =	2 196 000 fr.

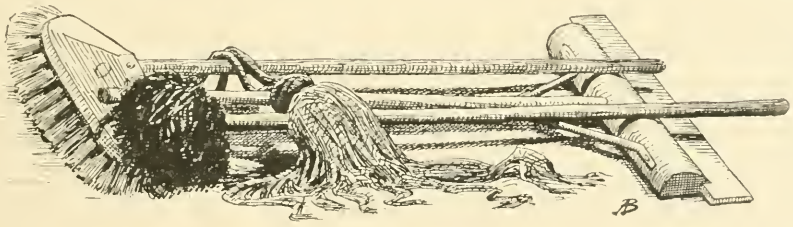
Quels sont les frais d'entretien de la flotte de plaisance?

La peinture, les menues réparations, les changements dans les aménagements, les avaries de gréement, etc., peuvent être évalués à une somme d'au moins 15 francs par tonne et par an.

Par conséquent, les 20 135 tonneaux de yachts exigent chaque année, au minimum, pour leur entretien, 302 000 francs, sans compter les frais de pilotage, d'assurance, de port, etc.

D'autre part, la construction des yachts, des machines, l'achat et le renouvellement des gréements, etc., représentent chaque année une somme de dépenses dont profitent les chantiers de construction et tous les fournisseurs de la marine. Il est permis, vu les changements de propriétaires, fréquents dans la navigation de plaisance, d'évaluer cette somme au dixième de la valeur totale des yachts, soit à 2 600 000 francs environ.

En admettant que les yachts achetés à l'étranger absorbent le



Pour la toilette du pont.

tiers de cette somme, ce qui est beaucoup, elle serait encore pour la France de 1 700 000 francs au moins chaque année.

En résumé, il y a, en France, 1 049 yachts d'un tonnage total de 20 135 tonneaux.

Ces yachts font vivre au moins 3 480 inscrits maritimes, qui forment une pépinière d'excellents sujets, toujours parfaitement entraînés, et soumis à une discipline aussi sévère que sur les navires de l'État.

Les 1 049 propriétaires de yachts dépensent chaque année 3 226 500 francs pour l'entretien de ces équipages.

Le capital que représente l'ensemble des yachts français s'élève à 30 millions de francs.

Et, chaque année, les yachtsmen versent à l'industrie ou aux ouvriers des professions maritimes, tant pour l'entretien des yachts

existants que pour la construction des yachts neufs, une somme d'au moins . . . . . 2000000 fr.
qui, ajoutée à celle qui est consacrée aux équipages, pilotes, gardiens et autres. 3500000

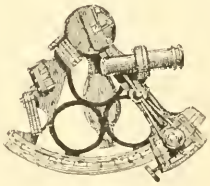
fait au total une somme de.. . . . . 5500000 fr.
employée annuellement par la navigation de plaisance au profit des inscrits maritimes et des industries ou professions maritimes.

Voici, au surplus, quelques rapprochements qui permettront encore de se rendre compte de l'importance qu'a prise la navigation de plaisance en France :

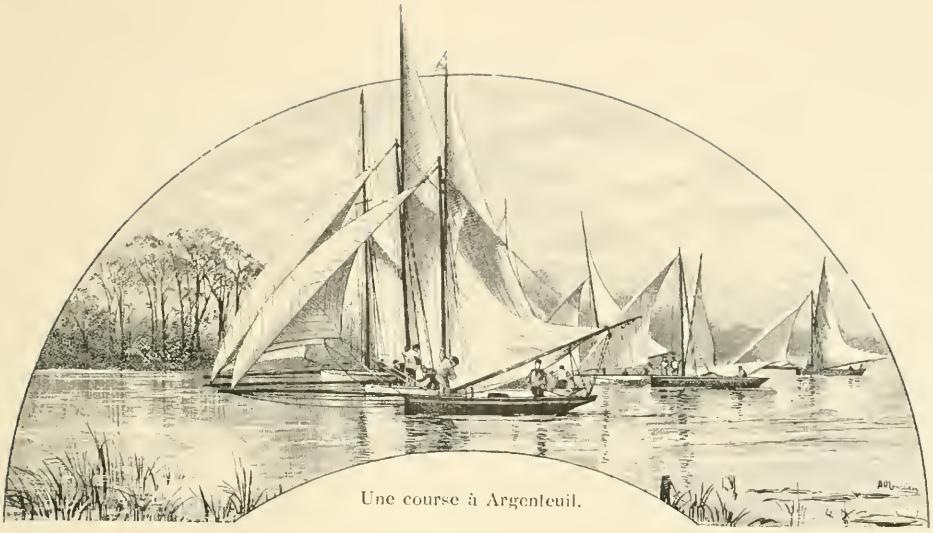
La valeur officielle de la flotte française, d'après le Budget, est de 343 millions. Celle de la flotte de plaisance est de 30 millions, soit 9 pour 100 de la valeur de la flotte de guerre.

Les équipages de la flotte, à l'état ordinaire (budget de 1890), forment un contingent de 36 136 hommes. La navigation de plaisance en emploie (pendant cinq mois) 3 480, soit près de 10 pour 100 de l'effectif militaire.

La marine marchande française, y compris les caboteurs, occupe 93000 marins. La navigation de plaisance emploie et entretient près du vingtième de ce total.



Le sextant.



Une course à Argenteuil.

II

LES ORIGINES DU YACHTING FRANÇAIS

Le mot yacht est-il français? Incontestablement. Il y a près d'un siècle qu'il a été adopté par le Dictionnaire de l'Académie; on le rencontre dans Montesquieu et dans Voltaire. Il n'a pas seulement ses lettres de grande naturalisation, il a aussi ses quartiers de noblesse.

Ménage le fait venir de *iacht,* mot hollandais qui signifie *chasse,* « à cause de la légèreté de ces vaisseaux. » (*Dictionnaire de Trévoux, 1771.*)

Le mot est donc bien français. Mais comment faut-il le prononcer? Beaucoup de gens, le supposant d'origine anglaise, se croient tenus d'adopter la prononciation britannique (ou ce qu'ils jugent tel) et disent *yott.* Quelques-uns préfèrent *yachte;* d'autres, enfin, *yakt* ou *yak.* Cette dernière prononciation paraît la bonne. Elle est conforme aux habitudes de notre langue, qui donne volontiers le son *k* au *ch,* dans les mots analogues, et élide le *t* final. La Comédie-Française

l'a adoptée dans les *Fourchambault*, d'Émile Augier, et c'est ainsi que Mme Sarah Bernhardt prononçait le mot *yacht*, au théâtre du Vaudeville, dans un drame de M. Victorien Sardou.

Le dictionnaire de Richelet (1718) donne aussi *iacht* et l'explique ainsi : « Mot anglois ou holandois qui se prononce *iac* en françois. C'est un bâtiment à mâts et à voiles, propre pour aller sur mer, embelli d'appartements commodes et jolis par dedans et par dehors. »

Quant à *yachting*, dérivé de *yacht*, au sens de « navigation de plaisance », c'est bien un mot anglais, passé dans notre langue depuis une vingtaine d'années. La question délicate à résoudre est de savoir s'il faut le prononcer à l'anglaise et dire *yoting*. Ce n'est guère logique si l'on dit *yak*. Il faudrait donc articuler *yakting*, préférable en tout cas à *yachting;* mais l'usage a prévalu de dire *yatting* et, par extension, *yattsman* (pour *yachtsman*, amateur de navigation de plaisance).

La chose est d'ailleurs beaucoup plus vieille que le nom, car pour trouver les premières traces du yachting, il faut remonter à la plus haute antiquité. Sans tomber dans le travers de rechercher les origines préhistoriques de la navigation de plaisance, contentons-nous de saluer en Noé le premier yachtsman dont il soit fait mention, et passons à des temps plus récents.

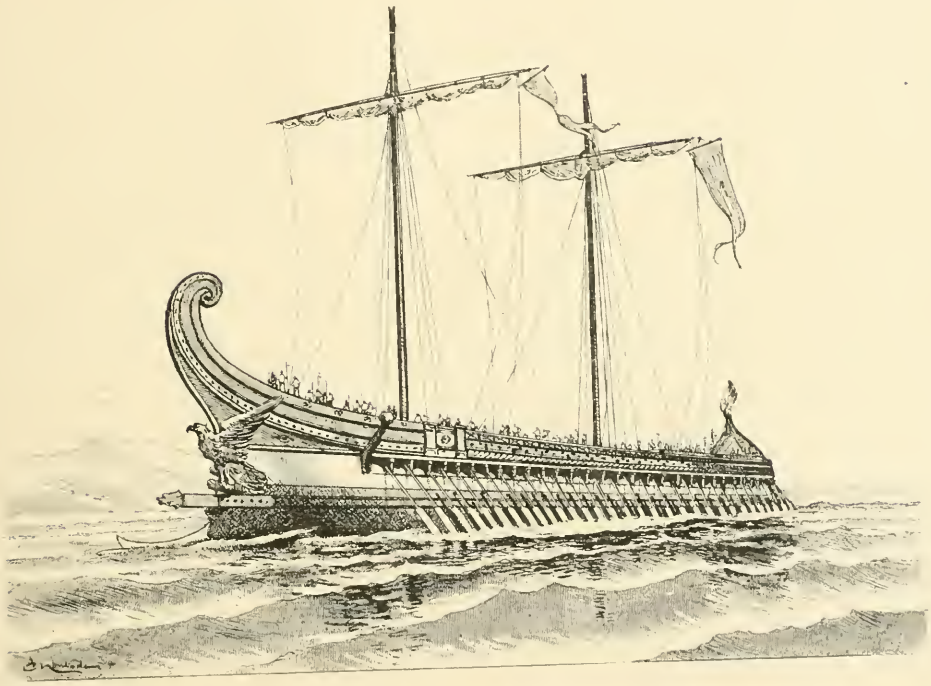
Les grandes nations de l'antiquité ont connu et pratiqué la navigation de plaisance; les Romains surtout, qui nous ont laissé peu à innover en fait de jouissances et de confort. Il est évident même que l'usage d'avoir un navire à soi était, au siècle d'Auguste, entré dans les mœurs courantes. Horace, dans une de ses épîtres, s'exprime ainsi :

Quid, pauper? ride; mutat cœnacula, lectos,
Balnea, tonsores; conducto navigio æque
Nauseat ac locuplex quem ducit priva triremis.

« Que dites-vous? qu'il est pauvre? rions-en : il change d'appartement, de lits, de bains, de barbiers; il a le mal de mer sur son navire de louage, tout comme un riche sur sa trirème particulière. »

Dans une de ses odes, Horace dit encore :

Sed timor et minæ
Scandunt eodem quo dominus, neque
Decedit ærata triremi, et
Post equitem sedit atra cura.



Galère impériale romaine, d'après le modèle du Musée de marine.

C'est évidemment l'idée dont Boileau s'est inspiré dans son vers :

Le chagrin monte en croupe et galope avec lui.

Le poète latin emploie une double figure, et ce n'est pas seulement sur la croupe du cheval qu'il fait monter la crainte et la menace, mais encore sur le pont d'une trirème garnie d'airain.

Plaute, dans sa comédie intitulée *Rudens*, met en scène un pêcheur, Gripus, qui a trouvé une valise et la croit remplie d'or. Il bâtit,

sur cette trouvaille, ce que nous appelons des châteaux en Espagne et se promet d'acheter sa liberté, car il est esclave, d'avoir des terres, une maison, des navires de commerce.

Post, animi caussâ, mihi navem faciam atque imitabor Stratonicum,
Oppida circumvectabor.....

« Après cela, je me ferai construire, pour mon plaisir, un bateau à moi; imitant Stratonicus, j'irai me promener de ville en ville. »

Ne dirait-on pas un Anglais du répertoire, atteint du spleen classique? Et, pour parler ainsi dans une comédie familière, ne faut-il pas admettre que l'usage d'un bateau à soi était, dès cette époque, chose parfaitement courante?

Quant aux jeux nautiques, ils remontent beaucoup plus loin qu'à l'époque de Plaute et d'Horace. Virgile en fait longuement mention dans les cent premiers vers du Vme livre de l'Énéide. C'étaient de véritables régates auxquelles étaient attribués des prix importants.

Les anciens, et par là nous entendons les Asiatiques et les Égyptiens, tout comme les Grecs et les Romains, portèrent au plus haut degré la recherche du luxe naval. On est ébloui des descriptions que les historiens nous donnent des manifestations fastueuses de leur goût. Leurs navires de plaisance ne le cédaient en rien, comme richesse et comme splendeur, à leurs autres constructions.

Sésostris possédait un navire « doré au dehors et argenté en dedans. »

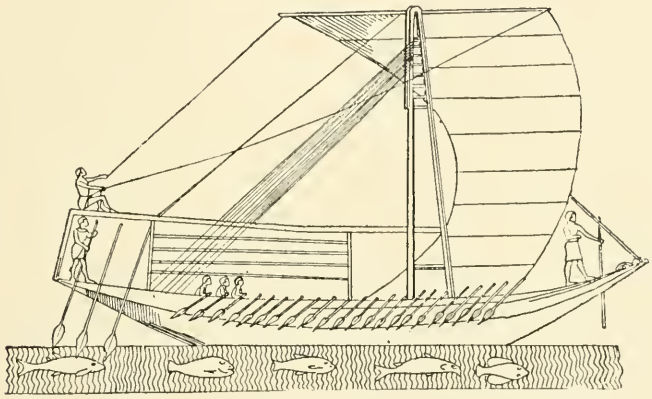
Denys de Syracuse avait une galère dans laquelle il logeait avec sa femme, ses amis et toute sa suite; plus de six mille personnes en tout.

Caligula en avait fait construire une en bois de cèdre dont la poupe était d'ivoire, enrichie de pierreries, et qui renfermait des salles et des jardins garnis d'arbres.

Cléopâtre alla au-devant d'Antoine sur une galère aux voiles de pourpre, aux avirons de cèdre sculpté; un dôme supporté par des colonnes de marbres rares aux chapiteaux dorés, abritait la poupe du navire. Là, Cléopâtre, en costume de Vénus, au milieu de sa

cour, les femmes déguisées en néréides, les garçons en tritons, participait à l'imitation lascive des divinités de la mer. C'est ainsi qu'on se rendit à cette fameuse bataille d'Actium où les vaisseaux d'Octave changèrent en déroute une marche triomphale commencée trop tôt.

D'autres navires de grandes dimensions ont été construits à cette époque; tel celui qui fut établi sur les plans d'Archimède, pour Hiéron de Syracuse, et dont les descriptions nous sont restées.



Le yacht de Sésostris.

Voici ce qu'en dit M. Renard dans l'*Art Naval*, résumant la description laissée par Athénée : « Cette galère fut construite en un an par trois cents charpentiers accompagnés de leurs aides. Ils y employèrent autant de bois qu'il en eût fallu pour bâtir soixante galères ordinaires. Elle avait trois étages ou trois ponts. Le plus bas, sorte de cale, servait à placer le lest et les marchandises; dans celui du milieu, on trouvait trente chambres de quatre lits chacune; enfin, sur le pont, un pavé de mosaïque représentait la guerre de Troie; au dessus d'une partie du tillac s'élevait une sorte de galerie remplie d'arbustes et de fleurs rares, au milieu desquels était à demi cachée une dunette formant salon pour les dames, et somptueusement parée en agate et corail. Toutes les parois intérieures de cette galerie étaient revêtues de boiseries délicatement incrustées

d'ivoire, d'argent et de nacre. Les autres étages renfermaient une salle commune, une bibliothèque et un corps de garde pour les soldats; le pont était défendu par de grosses tours de bois, remplies d'excellentes machines de guerre. Cette galère monstrueuse était de 12000 tonneaux, si bien que ne trouvant dans la Sicile aucun port capable de lui donner asile, Hiéron dut se décider à en faire hommage au roi d'Égypte. »

S'il faut croire le même auteur, Ptolémée Philopator possédait un vaisseau tout aussi colossal et tout aussi splendide.

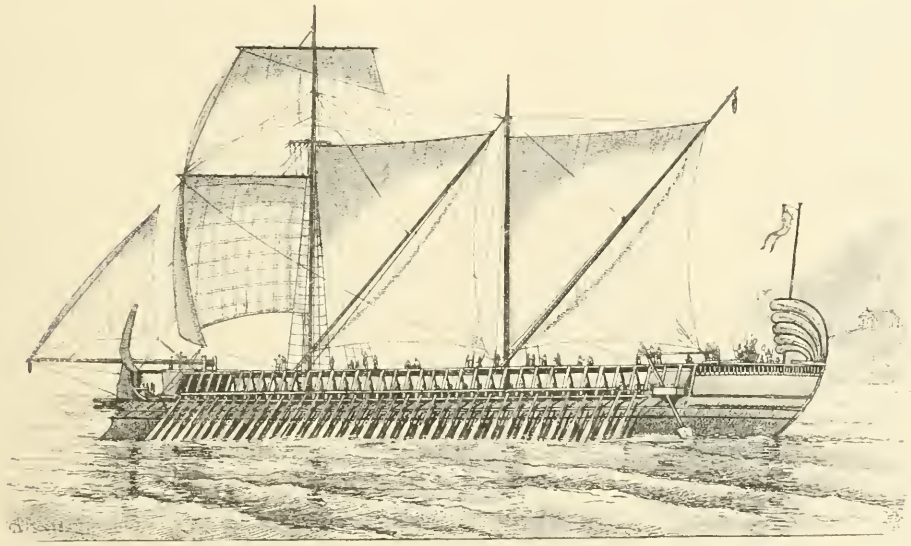
Peut-être y a-t-il, dans ces descriptions, quelque exagération, néanmoins elles confirment le fait que les anciens avaient des bateaux de plaisance, et des plus luxueux; l'excès même de ce luxe inspirait à Sénèque des réflexions ironiques : « Un bon navire n'est point celui qu'on peint de couleurs tranchantes et qui a un éperon d'argent ou d'or massif, ni celui qu'on a orné de figures d'ivoire représentant les dieux qui le protègent; un navire doit être appelé excellent quand il est fort de bordages et ferme à la mer, quand tous les dehors sont bien joints et bien calfatés, qu'il résiste aux efforts continuels des vagues, qu'il obéit au gouvernail et porte fièrement sa voilure. »

Arrivant à des époques plus modernes, et laissant de côté, pour y revenir, l'histoire du yachting en Angleterre et aux États-Unis, nous voyons le goût de la navigation de plaisance se manifester en France aussitôt que la marine de commerce prit son essor dans nos ports de l'Atlantique et de la Méditerranée. De tout temps nos capitaines marins en retraite ont eu leur embarcation d'agrément, pontée ou non, où ils retrouvaient les habitudes de la vie active. L'usage était le même en Espagne, en Italie, sur le Bosphore et dans les États barbaresques. Les romans d'aventures du dix-septième siècle portent fréquemment la trace de ces coutumes; une évasion en yacht, au cours d'une promenade en mer, y est un incident aussi classique que l'esclavage chez le corsaire.

On peut donc admettre que la navigation de plaisance est aussi

vieille que le commerce maritime, et s'est historiquement manifestée partout où des armateurs, des marins en retraite, ont eu des loisirs et des épargnes à dépenser. Quant au yachting proprement dit, en ses formes modernes, il date chez nous de 1838, année de la fondation des Régates internationales du Havre.

Jusque-là, on avait employé passagèrement à ce sport des em-



Galère de Denys de Syracuse.

barcations ordinaires de pêche ou de service, nettoyées et accommodées pour la circonstance.

C'est seulement alors que l'on commença à construire des bateaux spécialement consacrés à la navigation de plaisance : le *Triton*, de M. Jacoulet ; le *Goéland*, de M. Bonnel de Longchamp ; l'*Alcyon*, de M. Pinel.

Le premier bateau de plaisance parisien fut l'*Union*, de M. Baillet, qui construisit peu après la *Néréide*.

Il y avait dans ces premiers essais, est-il besoin de le dire, une grande part d'empirisme et de tâtonnement. C'est seulement

depuis une quarantaine d'années qu'on a vu apporter, dans ces problèmes, l'esprit précis et scientifique qui caractérise notre temps. Le yachting a intéressé des ingénieurs, des mathématiciens, qui ont appliqué leurs connaissances à la construction des bateaux. Une classe nouvelle d'architectes navals a surgi, qui joint la plus haute science à l'habileté manuelle du praticien émérite, et c'est ainsi qu'on a vu en Angleterre les Dixon Kemp, les Watson, les Fyfe, les Ratsey, — aux États-Unis les Burgess, les Cass Caufield, les Bryant, obtenir des résultats si remarquables.

En France, nous construisons encore beaucoup moins de yachts, aussi possédons-nous très peu d'architectes navals cultivant cette spécialité; on peut néanmoins en nommer du premier mérite, comme MM. Normand et Le Marchand, du Havre. D'autre part, divers amateurs se sont donné avec passion, et l'on doit ajouter avec succès, à l'élaboration des plans de yachts. Citons M. Bédart, qui a tenu à faire sanctionner ses connaissances spéciales en passant ses examens de constructeur-naval devant la commission des ingénieurs de Rochefort; M. Gabriel Révérend; M. Giudicelli, qui a fait lui-même les plans de tous ses yachts et dont les victoires ne se comptent plus; M. Sahuqué; M. de Catus; M. Moissenet; d'autres encore.

Mais on n'en était pas encore là aux environs de 1840, alors que les premières tentatives de navigation de plaisance s'effectuaient en Seine. Vers cette époque, on ne trouvait sur le fleuve que de lourds et grossiers bachots à peine propres à la pêche et au passage d'un bord à l'autre; en dehors de ces bachots, quelques barquettes, destinées à de rares promeneurs, étaient peu propres à inspirer le goût de la navigation d'agrément. Aussi les premiers amateurs de cette époque durent-ils s'adresser à des constructeurs de ports de mer pour obtenir des embarcations maniables et douées de quelques qualités nautiques. Tout en constituant déjà un progrès, ces embarcations, établies par des gens habiles sans doute dans leur art, mais ignorants des conditions de la rivière, ces embarcations étaient encore bien massives pour être manœuvrées sans fatigue par de simples amateurs parisiens. Aussi, si l'on excepte une phalange

d'élite composée de personnalités telles que Chateauvillars, Alphonse Karr, Léon Gatayes, et quelques autres, le sport nautique ne fut guère pratiqué alors que par des gens assez grossiers, fort bruyants et tapageurs, qui, sous le nom de canotiers, répandirent la terreur chez les riverains paisibles, et jetèrent pour longtemps la défaveur sur tous les adeptes de la navigation de plaisance.

Il n'est pas besoin d'être bien âgé pour se souvenir de l'époque assez proche où l'on n'osait à peine avouer qu'on se livrait à l'exercice du bateau, dans la crainte d'être pris pour un de ces canotiers dont les revues de théâtre reproduisaient les exploits bachiques longtemps encore après qu'ils avaient disparu.

Néanmoins, le sport nautique commençait déjà à s'organiser sur la Seine, plusieurs constructeurs de Paris ou de la banlieue avaient construit, en les appropriant à leur destination fluviale, des embarcations imitées de celles de mer; des Sociétés nautiques s'étaient créées en plusieurs points; un grand élan était déjà imprimé, quand un événement nouveau vint révolutionner la navigation de plaisance, en indiquant aux constructeurs une voie féconde à suivre.

En 1847, un amateur distingué, M. Corr, l'un des fondateurs de la Société des Régates du Havre, fit venir d'Amérique une embarcation qui est devenue historique sous le nom de *Margot*. Sa construction et ses formes différaient entièrement de tout ce qui s'était vu jusqu'alors en Europe. Longue de 8 mètres, elle en mesurait 3 de large, et son tirant d'eau, en pleine charge, atteignait à peine 50 centimètres; très rase de bord, elle était pontée presque en entier et sa quille, fendue dans une partie de son épaisseur, livrait à volonté passage à une semelle verticale, mince, de 2 mètres de long sur 1 mètre de hauteur. C'était le *center board* ou « semelle de dérive », que l'on appelle aujourd'hui couramment la *dérive*, bien à tort, puisque cet organe essentiel a pour effet d'empêcher le bateau de dériver; on devrait l'appeler plutôt la *contre-dérive;* mais l'usage a prévalu ainsi. Les façons de la *Margot*, très aiguës sur l'avant, allaient s'évasant sur les côtés, s'aplatissant en dessous, jusque au delà du milieu, toutes choses à l'inverse de ce qu'on avait l'habitude de voir.

Cette embarcation, avec très peu de lest, très peu de tirant d'eau, portait une voilure démesurée, marchait très vite, évoluait parfaitement et tenait « le plus près du vent » d'une manière extraordinaire.

La *Margot* gagna, en 1847 et 1849, les courses du Havre avec une telle supériorité, qu'elle fut imitée par tous les constructeurs. Plus tard, en 1854, M. Albert Goupil fit venir le *New-York,* petit bateau de quinze pieds, qui battit tout ce qui se trouvait en Seine.

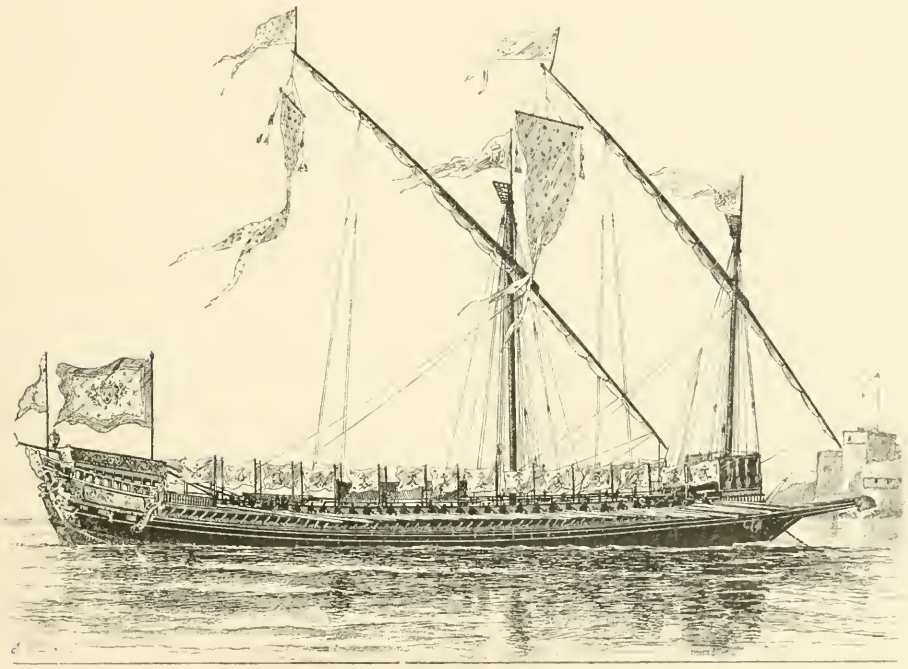
Les constructeurs parisiens, dont quelques-uns commençaient déjà à se faire connaître, montrèrent alors une grande intelligence en comprenant tout l'avenir de ces embarcations. Ils les copièrent, non pas servilement, mais au contraire en en prenant tout le bon et créant ainsi un type absolument français, qui est certainement l'un des plus intéressants qui se puissent voir. Nous ne croyons pas qu'on construise, aucune part au monde, des petits « dériveurs » mieux manœuvrants et plus coquets que ceux de tels de nos chantiers que nous pourrions nommer.

Cette année 1847 marque une date doublement mémorable dans les annales du yachting français : à la même époque se rattache en effet une intéressante tentative, presque oubliée aujourd'hui, et qui mérite cependant d'être rappelée.

On était très surexcité par les défaites successives que nous subissions au Havre où, tous les ans, depuis 1838, les yachts anglais venaient nous enlever les premiers prix. — Plusieurs membres de la Société des Régates du Havre prirent l'initiative d'une souscription destinée à la construction et à l'armement d'un yacht de 25 tonneaux pour battre les Anglais, — spécialement l'*Alarm,* de Portsmouth, un yacht de 20 tonneaux qui raflait tout.

Un comité fut constitué, des souscriptions recueillies; on voit figurer sur la liste les noms d'Alexandre Dumas, d'Isabey, d'Horace Vernet, du général d'Houdetot, d'Alphonse Karr, du comte d'Alton-Shée, pair de France, et même celui de... M. Thiers, lequel, du reste, en 1854, souscrivait également pour la fondation du Cercle nautique parisien d'Asnières.

Bref, le yacht, dont l'exécution fut confiée à M. Hédouin, le meilleur constructeur de l'époque, fut mis en chantier sous la voûte du Pont au Change, à Paris. M. Rayneau, capitaine au long cours, fut chargé d'en surveiller la construction et l'armement. Le bateau mesurait 11 mètres de quille, d'après la dimension imposée par le réglement d'alors, mais sa longueur sur le pont était de 12m60.



Galère royale de Louis XIV, d'après le modèle du Musée de marine.

« Ses formes étaient élégantes, raconte un contemporain anonyme; sa largeur, très grande (les règlements de mesure ne concernant que la longueur), se dissimulait sous une voûte d'un contour gracieux; il était construit en chêne, à clins, comme le fameux *Marm*, gréé en cotre et lesté par 10 tonnes de gueuses en fer, non compris une grille également en fer pesant 900 kilogrammes. » Malheureusement, ce yacht, qui portait le nom d'*Avenir*, — tout un programme, en même temps qu'une espérance, — ne put être lancé à temps pour

prendre part aux régates de 1847. La révolution de Février vint arrêter sa carrière de champion français, avant même qu'elle eût commencé, et dissoudre la société qui lui avait donné naissance. Après quelques mois passés dans un bassin du Havre, l'*Avenir* fut acheté par un M. Greville, et emmené en Angleterre.

Trois ans plus tard, la course pour la Coupe de la Reine, gagnée en 1851 par l'*America*, eut pour effet d'augmenter encore la vogue qui s'attachait en France à la construction américaine.

Néanmoins, on ne voyait guère encore aux régates de la Seine que des embarcations assez petites ; la plus grande série ne comprenait que des bateaux de 8 mètres. Vers 1860, on commença à voir paraître en rivière la série des 11 mètres, à dérive, qui mit en ligne quelques bateaux véritablement remarquables.

Mentionnons parmi ces bateaux ceux qui prirent part aux Régates internationales de l'Exposition de 1867, à Argenteuil. Dans la première série figuraient cinq grands bateaux mesurant tous 11 mètres de quille avec des largeurs variant entre 4 et 5 mètres. C'étaient : la *Marie-Gabrielle*, à M. Benoît-Champy ; le *Temps*, à M. Carpentier ; la *Verveine*, à M. Ledoux ; le *Tintamarre*, à M. Jugelet ; l'*Ariel*, à M. J. Arthur.

De tous ces bateaux, les plus remarquables étaient la *Marie-Gabrielle*, qui gagna le premier prix, et le *Temps*, qui arriva deuxième à 45 secondes près, pour une course de 5 heures. Ces deux grands champions du yachting parisien ont été, pendant de longues années, les gagnants de tous les prix des régates de la Seine et des ports du littoral.

Mais, il faut le reconnaître, le bateau à dérive parisien, d'une incontestable supériorité dans les eaux calmes des rivières, perd une partie de ses avantages dans les eaux agitées d'une mer un peu forte ; d'autre part, les bateaux à dérive de grandes dimensions étaient chargés de gréements démesurés qui fatiguaient beaucoup à la mer et qui étaient très durs à manœuvrer. Le *Temps*, par exemple, tout en ne mesurant que 11 mètres de quille, demandait le long des quais un espace de 25 mètres pour trouver la place de

son beaupré et de son gui, qui le prolongeaient de 7 mètres par l'avant et d'autant par l'arrière.

Tous ces bateaux, du reste, ont vu terminer leur carrière par la disqualification résultant pour eux de la substitution du tonnage à la longueur, dans le règlement de course. Seul le *Temps*, qui était très solidement construit et en état de tenir la mer, fut vendu comme yacht de croisière, et, sous le nom de *Lutin*, appartenait, il y a peu de temps encore, à M. Drouillard de Lamare, lieutenant de vaisseau à Lorient.

Au total, on peut dire que la période 1865 à 1870 fut féconde en résultats pour la navigation de plaisance. La Société des Régates parisiennes, la plus importante d'alors, joua un rôle important dans ce développement, auquel l'Exposition de 1867 vint encore donner un élan considérable.

Toutefois, la navigation de plaisance ne se manifestait guère que dans des courses en rivière; il n'y avait que très peu de yachts de mer, la plupart de petite taille et voyageant fort peu.

D'ailleurs, les propriétaires de ces bateaux de mer non seulement trouvaient peu d'encouragements, mais encore étaient exposés à mille tracasseries des autorités douanières et maritimes; ils pouvaient même se trouver un beau jour, de par la loi, portés sur les registres de l'inscription maritime et embarqués d'office sur un navire de guerre en partance. Le cas a failli se présenter plusieurs fois. On conviendra qu'un pareil risque était de nature à refroidir le zèle le plus ardent.

Vers la fin de 1866, plusieurs amateurs, frappés de ces inconvénients et dévoués à la navigation de plaisance, se réunirent en comité pour fonder une « Société d'Encouragement » qui devint plus tard le « Yacht-Club de France. »

Les membres fondateurs de cette société étaient :

MM. Gabriel Benoît-Champy, le comte de Chateauvillars, le baron de Crisenoy, Charles Dassy, le vice-amiral Duperré, le duc de Fitz-James, Al. Hennequin, le vice-amiral Jurien de la Gravière, le docteur Leroy d'Étiolles, le vicomte de Montreuil, E. de Mon-

treuil, le duc de Mouchy, Arthur Petitdidier, Jules Peulvé, le comte Roger (du Nord), le prince P. de Sayn-Wittgenstein, le comte F. de Sesmaisons, le comté H. de Sesmaisons, le duc de Sutherland et le duc de Vallombrosa.

Ces amateurs, très bien placés auprès des pouvoirs publics d'alors, obtinrent du Gouvernement d'importants privilèges, parmi lesquels il faut citer le port d'un pavillon spécial pour les yachts, l'exemption d'un rôle d'équipage réglementaire et la faculté de prendre un rôle de particulier, dit de plaisance, l'accès dans les bassins et arsenaux de l'État, etc., etc. Dès ce moment, la navigation de plaisance maritime était fondée et ne pouvait que progresser d'année en année.

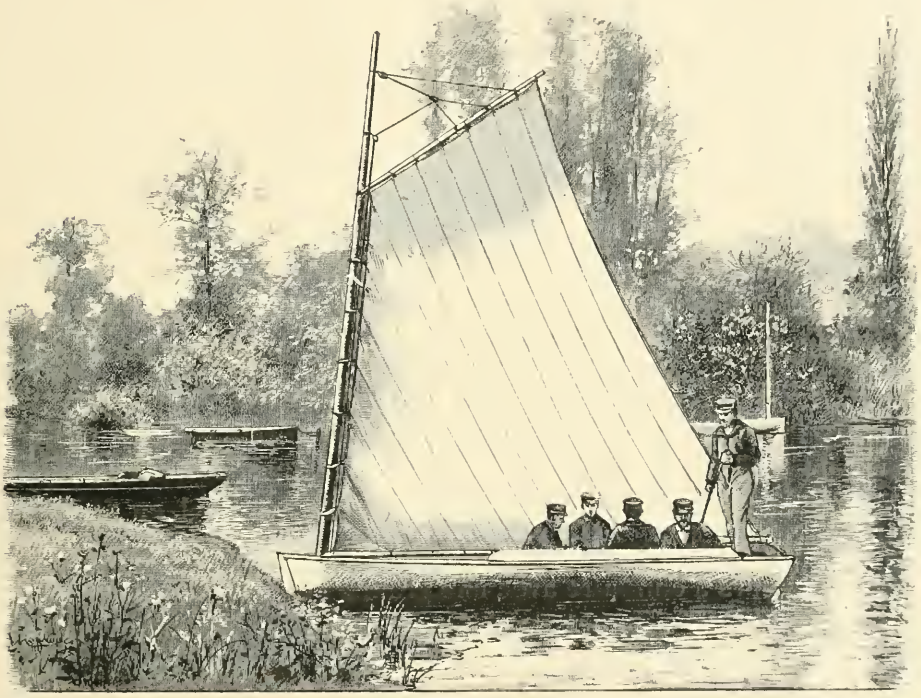
Entre temps, il se faisait, comme nous le disons ailleurs, une réaction contre les formes trop larges, amenée dans la construction par la mesure des yachts à la longueur; on établissait de nouveaux règlements au tonnage, et le résultat final était d'obtenir des bateaux démesurément longs, très étroits, très profonds, dont la quille portait de grandes masses de plomb pour remplacer la stabilité naturelle, qui faisait défaut, par la stabilité artificielle obtenue à force de lest.

Ces formes, imitées des exagérations anglaises, ne devaient pas donner de bons résultats chez nous, même à la mer. Les bateaux construits sur ce type ne sont pas aptes à la navigation dans nos ports peu profonds, et sont d'ailleurs des habitations peu commodes. Depuis 1886, sous l'influence bienfaisante des nouvelles formules de jauge, on est fort heureusement arrivé à des constructions plus rationnelles, profitant dans une juste mesure des avantages du plomb et de la largeur, en se tenant éloigné des exagérations fâcheuses.

Aujourd'hui l'expérience semble faite. Dans les petites dimensions, et pour les courses de rivière, rien n'est supérieur à notre « dériveur » parisien; nous ne croyons pas qu'il ait été jamais fait mieux dans ce genre que le célèbre *Lison*, à M. le docteur David, resté imbattable pendant de longues années.

Le *Lison*, construit en 1874 par Texier père, d'Argenteuil, me-

sure 7 mètres de quille, 8m10 sur le pont et 2m90 de large. C'est donc un tout petit bateau, avec un avant fin et légèrement concave dans ses œuvres vives; plus évasé dans ses œuvres mortes, il forme un divers bien marqué; le maître-couple est de bonne forme et reporté très à l'arrière du milieu de l'embarcation; l'arrière se trouve



Le cat-boat *New-York*, à M. Goupil, dériveur américain importé en France.

conséquemment plus court que l'avant; il est néanmoins très effilé dans sa partie immergée et s'élargit dans les hauts en forme de voûte. La voile, de houari, mesure 16m50 de hauteur sur 9m60 de large, c'est-à-dire 80 mètres carrés; le foc mesure 12 mètres sur 8, soit 32 mètres carrés; en tout 112 mètres carrés, ce qui est énorme par rapport aux dimensions du bateau.

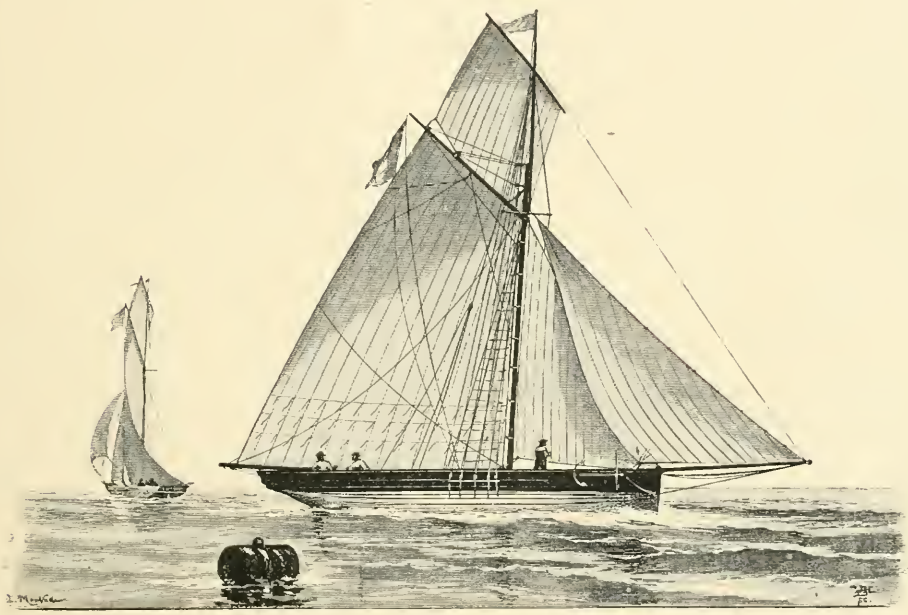
Le *Lison* est certainement le bateau de sa taille qui a fourni les plus grandes vitesses constatées en France, surtout dans les allures « près du vent. »

Il faut dire que la manœuvre de ces petits dériveurs demande des connaissances particulières; tel, très habile marin, apte à mener d'autres bateaux, peut s'exposer avec ceux-ci à de singuliers mécomptes, et, à ce propos, la plupart des coureurs du Cercle de la Voile connaissent l'origine de la célèbre *Noisette* qui fut construite dans des circonstances assez singulières.

En 1874, un yachtsman anglais de quelque notoriété, lord Louth, eut la curiosité de voir manœuvrer les bateaux parisiens. Il se rendit en conséquence à Argenteuil un jour de régates et se déclara émerveillé de ce qu'il vit. Présenté au Cercle de la Voile, il fut très courtoisement reçu et on lui offrit une promenade sur un de ces bateaux, afin qu'il pût mieux en étudier la manœuvre; en lui remettant la barre, on crut devoir le prévenir que ces embarcations, étant d'une extrême sensibilité, demandaient une grande attention. Il est probable que lord Louth ne fit que rire, dans son for intérieur, de cette recommandation s'adressant à un yachtsman de sa valeur... Il n'en est pas moins vrai que, peu de minutes plus tard, le bateau chavirait, à la grande confusion de lord Louth qui, très piqué de l'aventure, devint un habitué assidu d'Argenteuil, se mit à étudier nos dériveurs et en fit même construire un par Texier, qu'il baptisa du nom de *Noisette,* et qu'il arriva d'ailleurs à conduire avec une grande habileté. Dans ses mains la *Noisette* fit une carrière de courses des plus brillantes, qu'elle continua avec MM. Verbrugghe sous le nom de *Pierrot.* MM. Verbrugghe frères, qui, depuis, moururent à Panama, passèrent peu de temps dans le monde du yachting auquel ils s'étaient donnés d'ailleurs d'une façon très militante; ils firent même construire, vers 1880, un grand bateau de course, le *Rouge-et-Noir,* qui fut un insuccès, mais qui n'en constitua pas moins une tentative intéressante dans la voie de recherche des formes nouvelles, qui était alors suivie par tous les yachtsmen.

Et, puisque nous parlons des morts, rappelons le nom des personnes auxquelles la navigation de plaisance doit un souvenir reconnaissant. Citons, à ce titre, l'un des premiers, M. G. Benoît-Champy, avec ses bateaux le *Porthos,* le *Tambour-Battant,* la *Diane* et l'im-

battable *Marie-Gabrielle*. M. G. Benoît-Champy, mort en 1889, suivait de près M. Albert Carpentier, son ami et son plus redoutable rival de régates. M. Carpentier posséda successivement deux yachts à voile de courses, qui portèrent les noms de *Temps;* c'est le dernier que nous avons mentionné plus haut et qui fut le seul rival sérieux de la *Marie-Gabrielle*. M. Carpentier, vers 1869, avait acheté un bateau de



Le cotre *Avenir*, de 25 tonneaux, construit à Paris en 1847.

mer, le *Capitaine-Fracasse,* et avait abandonné les régates pour se consacrer au yachting de croisière.

Citons encore MM. G. Ledoux, Jugelet, Baqué, etc., qui furent des navigateurs de la première heure, aujourd'hui disparus.

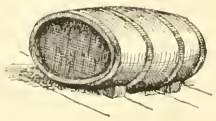
Ne fermons pas cette liste sans parler d'une personnalité heureusement vivante, et bien vivante, M. Lucien More, l'un des doyens de la navigation de plaisance, l'ancien compagnon d'Alphonse Karr et l'un des premiers adeptes des formes américaines, dont le *Pétrel* fut entre ses mains un des plus remarquables spécimens.

Aujourd'hui M. More, malgré sa robuste santé et la verdeur de

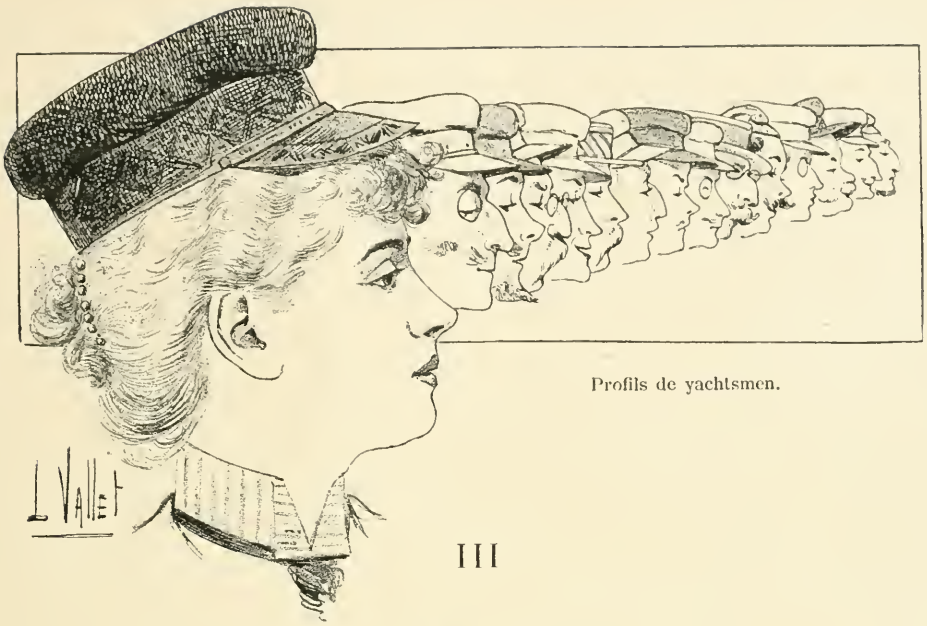
sa vieillesse, ne navigue plus que de la plume; comme le vieux Nestor, il raconte les luttes qu'il a vues et se plaît à guider les jeunes dans la carrière qu'il a si longtemps suivie avec succès.

Quant aux constructeurs de yachts, ils sont déjà plus nombreux chez nous qu'on ne le croit généralement. M. Lisbonne en a récemment dressé la liste dans la *Navigation maritime* (1). Il n'a pas relevé moins de trente-cinq noms de constructeurs français, qui ont établi cinquante-sept yachts, de 1886 à 1888. Ce sont : MM. Bert, d'Arcachon; Duchêne, d'Angers; la Société de Construction de la Seine, Argenteuil; Guillaume, à Belle-Isle; Bonnin, Coffre, Davoust, à Bordeaux; Pereire frères, Oriolle, la Société de la Loire, à Nantes; Desvaux, à Niorkeuse, près Nantes; Laboureur, à Paimpol; Schindler et Wautelet, à Paris; Durenne, à Courbevoie; Corne, à Dieppe; Queffurus, à Douarnenez; Collouin, à Étaples; Texier, au Petit-Gennevilliers; Le Marchand et Normand, au Havre; Clarto, Michel, Raynoud, Stopfer de Duclos, à Marseille; Lessieux, à La Rochelle; Tranchemer, à La Richardais; Kerenfors, à Roscoff; Leclerc, à Rouen; Gautier, à Saint-Malo; Mallard, à Saint-Servais; Pilvice, de Saint-Père, à Tréguier; Recoux, à Trouville; Laroche, à Vanves.

(1) Un volume in-8° de 325 pages, illustré de 115 dessins. Bibliothèque des Sciences et de l'Industrie. Paris, ancienne Maison Quantin, Librairies-Imprimeries Réunies, 1890.



Baril de galère.



Profils de yachtsmen.

III

YACHTSMEN FRANÇAIS

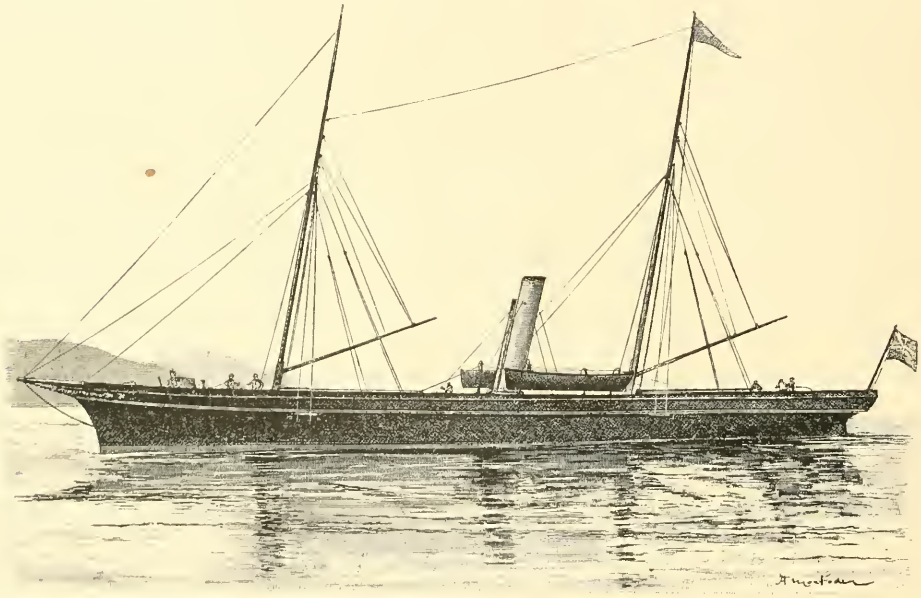
Le plus ancien des propriétaires actuels de grands yachts, M. Pérignon, ne doit pas à ce seul titre la première place que nous lui assignons ici.

M. Pérignon, en effet, est un ingénieur sorti dans les premiers rangs de l'École centrale. Sa grande fortune lui permettait de vivre sans rien faire, mais le yachting devint pour lui une véritable occupation, à laquelle il consacra tout le fruit de ses études : les différents yachts qu'a possédés M. Pérignon sont nés de ses conceptions personnelles.

Il commença en 1865 par un petit bateau de rivière, le *Vernon-Croissy*, construit sur ses plans par MM. Nillus et ses fils, du Havre. A cette époque il y avait fort peu de bateaux à vapeur en Seine, et le *Vernon-Croissy* fut d'autant plus remarqué, qu'il joignait, à une grande élégance, une marche supérieure à tout ce qu'on avait vu jusqu'alors.

Il mesurait $18^{m}50$ de long sur $2^{m}25$ de large, et tirait $1^{m}50$ d'eau ; sa vitesse était de 10 nœuds.

Il portait un gréement léger, très élégant, composé de trois mâts à antennes rappelant les gréements de la Méditerranée. Depuis, M. Pérignon, voulant un yacht plus grand, vendit celui-ci au comte Tyskiewicz, qui l'envoya à Marseille par les canaux, et de Marseille en Italie par mer. Plus tard, il devint la propriété du prince Torlonia, à Rome.



Le steam-yacht *Croissy-Vernon*, Y.C.F., à M. Pérignon.

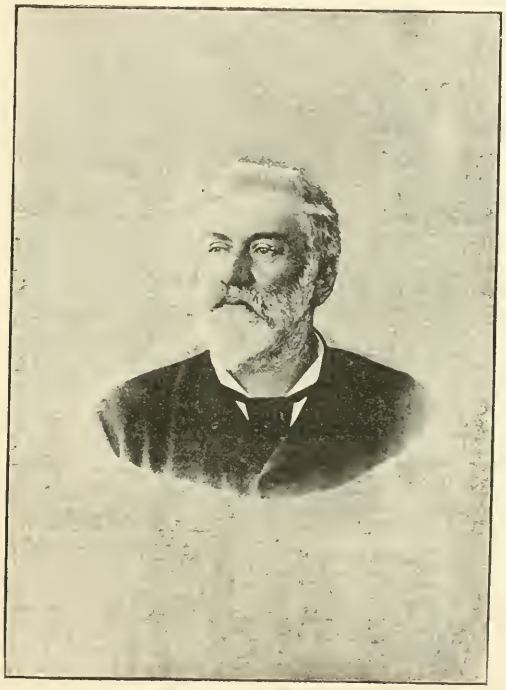
Le *Croissy-Vernon*, qui lui succéda, était conçu pour naviguer à la fois en mer et en rivière; il fut construit en 1865, également par MM. Nillus et ses fils.

Ce yacht en fer mesurait 26 mètres de long sur 3m50 de large, avec un tirant d'eau de 1m70. Sa machine, à condensation, du type dit « en V », développait 90 chevaux, imprimant au yacht une vitesse de 9 nœuds.

Il était gréé en goélette et avait de très confortables emménagements par rapport à son petit tonnage. Son prix de revient a été d'environ 70,000 francs. Ce prix, exact en 1866, serait inférieur d'une

vingtaine de mille francs à ce que demanderait aujourd'hui un constructeur de navires.

En 1867, ce *Croissy-Vernon* fut vendu à un ministre protestant anglais, qui lui donna le nom de *Mayflower*, et le revendit à son tour. Il bat aujourd'hui pavillon italien sous le nom de *Angelina L.*



M. EUGÈNE PÉRIGNON

Entre temps, M. Pérignon, qui voulait goûter à tous les genres de sport nautique, s'était fait construire deux bateaux de course, à voiles : l'un de 5 mètres, le *Vernon;* l'autre de 6 mètres, le *Rival.* Ces deux bateaux ont pris part avec succès à un grand nombre de régates fort brillantes, et notamment celles qui furent données pendant l'Exposition de 1867. M. Pérignon fit construire également le *Croissy,* un cotre de mer de 30 tonneaux, destiné à son beau-frère, M. Bouruet. Sorti des chantiers Normand, ce yacht prit une part très active aux

régates de la Manche, et fut vendu au commerce pour faire un service de dépêches sur la côte occidentale d'Afrique. Il en est fait mention dans un des ouvrages du marquis de Compiègne, qui prit passage à son bord durant une de ses explorations.

Enfin nous arrivons à la *Fauvette,* dont, depuis plus de vingt ans, le nom est connu dans tous les ports de France, et qui a valu à juste titre à son propriétaire le renom d'un marin consommé.

C'est, en effet, sur ce yacht que M. Pérignon, déjà mécanicien de premier ordre, acheva de devenir manœuvrier accompli, dirigeant lui-même la route de son navire en tenant compte des marées, des déviations du compas et de toutes les causes d'erreur qui rendent si difficile la navigation de nos côtes. Il se livra à toutes les études théoriques et pratiques nécessaires aux capitaines au long cours et y réussit à merveille : il est impossible de mieux diriger un navire que M. Pérignon, et tout le monde du yachting a son nom dans la pensée quand il est question d'une brillante entrée ou sortie de port. Nous pourrions citer telle de ses manœuvres dont le hasard nous a rendu témoin, et qui a été applaudie par les spectateurs groupés sur les quais et les jetées.

La *Fauvette* a été construite en 1869 par la maison Nillus, du Havre, et fut lancée assez à temps pour aller prendre part à l'inauguration du canal de Suez (15 novembre 1869). C'est même ce yacht qui eut la gloire d'être le premier navire ayant passé d'une mer à l'autre au moment de l'inauguration, la flotte officielle n'étant arrivée à Suez que vingt-quatre heures après la *Fauvette.*

Il convient d'établir ce fait, parce que très peu de temps après l'inauguration du canal de Suez, les journaux anglais racontaient à grand tapage que le premier navire ayant transité était un yacht anglais, la *Cambria,* appartenant à M. Ashbury. Or, la vérité est que la *Cambria* n'est que le second navire parvenu à Suez; elle y arrivait seconde à bonne longueur de remorque..., et le piquant de l'histoire, c'est qu'elle était remorquée gracieusement par la *Fauvette,* à qui, pour tous remerciements, elle essayait quelques semaines plus tard de disputer l'honneur de ce passage.

Un autre fait des plus honorables à l'actif de la *Fauvette* et de son propriétaire, est le sauvetage de près de quatre cents passagers du paquebot la *Normandie* qui, en 1875, se mit à la côte sur la roche des Moines, au large des îles de Lérins, près de Cannes. Le temps était épouvantable; aucun bateau n'osait aller porter secours au

Le steam-yacht *Fauvette*, Y.C.F., à M. Pérignon.

navire échoué. M. Pérignon, qui était à Cannes à bord de son yacht, tranquillement ancré au port, le fit appareiller, et, non sans de très sérieux dangers pour lui et les siens, arracha ces malheureux à une mort certaine. Il reçut pour ce fait la grande médaille d'or de sauvetage, la plus haute récompense décernée en ces occasions.

La *Fauvette* est un steamer à hélice, en fer, de 250 tonneaux de

déplacement, de 38 mètres de long sur 6m15 de large. Elle est gréée en goélette à huniers et porte supérieurement la voile. Sa machine, parfaitement conditionnée, développe 240 chevaux avec une consommation de 250 kilogrammes de charbon à l'heure. Ses soutes peuvent en contenir pour huit jours de marche à toute volée. La vitesse de ce yacht, sous machine seule et par belle mer, est d'environ 10 nœuds et demi, et peut être notablement augmentée par la voilure quand le temps est favorable.

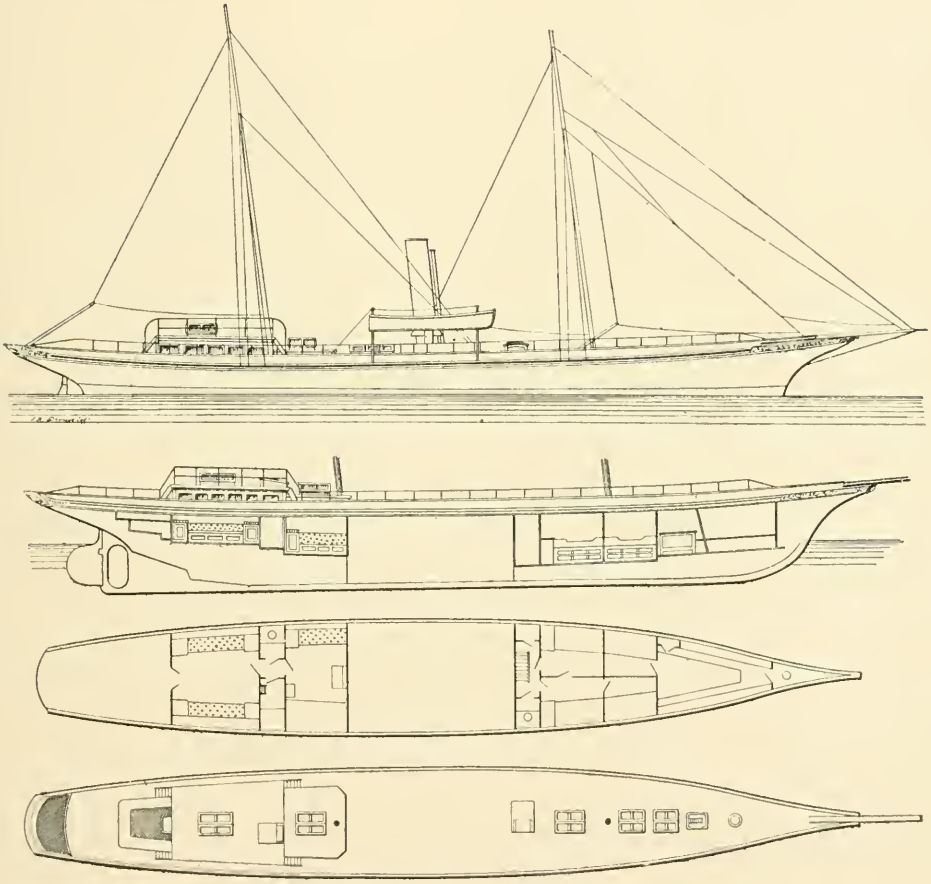
La sécurité du navire est assurée par des cloisons étanches qui le divisent en cinq compartiments. Primitivement, le compartiment de la machine était traversé par un tunnel en tôle pouvant se fermer par des portes étanches, et qui permettait la communication directe, sans passer par le pont, des compartiments n° 2 et n° 4, occupés par l'appartement du propriétaire. Ce tunnel a été plus tard transformé en soute à charbon.

Les emménagements sont très vastes et des plus commodes. Il y a, sur le pont, deux salons descentes; celui de l'avant supporte la passerelle de commandement, où se trouve l'appareil à gouverner et le télégraphe de la machine. Outre les pièces d'usage général, salle à manger, office, etc., il y a, tant pour le propriétaire que pour ses amis, six excellentes cabines dont trois disposées pour des ménages, et pourvues de tout le confortable que l'on cherche en vain dans les plus beaux paquebots.

Les voyages de la *Fauvette* ont été nombreux et variés, on peut les circonscrire par leurs limites extrêmes : Pétersbourg, Trondjem, Canal Calédonien, Gibraltar, Fontaines de Moïse dans la mer Rouge. Elle a été vendue récemment à un Anglais qui a changé son nom en celui de *Baracuta*.

En même temps que la *Fauvette,* M. Pérignon voulait avoir un bateau plus petit, toujours armé, pour des promenades de quelques heures, au besoin de quelques jours, avec un tirant d'eau assez réduit pour pouvoir naviguer en Seine; il fit construire en 1880, sur ce programme, par Forrest, de Londres, un bateau rapide qu'il appela le *Linnet,* et qui fut remplacé en 1886 par un autre *Linnet* plus ma-

niable et très coquet, mais acheté de seconde main en Angleterre. Ce second *Linnet* ne pouvait convenir longtemps à M. Pérignon, qui n'est pas véritablement à son aise sur un yacht qui n'a point été établi spécialement pour lui et d'après ses plans. Aussi fit-il construire



Coupe, plan et élévation du steam-yacht *Linotte*, Y.C.F., à M. Pérignon.

en 1889, par White, de Cowes, la *Linotte*, de 90 tonneaux et de 200 chevaux, un type charmant de petit bateau à vapeur rapide, apte à la fois à la navigation de mer et à celle de rivière. Malgré ses faibles dimensions, la *Linotte* a de larges emménagements et peut offrir une très noble hospitalité à plusieurs passagers. Sa marche dépasse

12 nœuds, ce qui représente une remarquable « utilisation » de la puissance de sa machine.

La *Linotte* a déjà accompli de très intéressants voyages, tant par mer que par canaux, surtout en Belgique et en Hollande. M. Pérignon a soin de recueillir dans tous ses voyages des renseignements qu'il publie dans le journal *le Yacht;* ces articles constituent des itinéraires précieux, véritables guides pratiques fort utiles aux yachtsmen qui veulent suivre les mêmes routes.

Ajoutons pour terminer que M. Pérignon a été, par deux fois, appelé à faire partie du jury de la navigation aux Expositions de 1878 et de 1889; il a été chargé, par un vote de ses collègues, des fonctions de rapporteur, et, en cette qualité, il a publié de remarquables rapports qui sont un résumé de l'art naval à notre époque.

Un jeune, qui est pourtant un des plus anciens parmi les yachtsmen, le baron Arthur de Rothschild, a débuté en effet dans la carrière en 1872. Son premier bateau était le *Lutin* qui, vendu plus tard à M. Menier, est bien connu en Seine sous son nom actuel de *Sphinx*.

Ce bateau remarquablement élégant, et que sa longue carrière n'a pas encore pu démoder, est resté un des plus beaux modèles de yachts de rivière. Construit en Belgique, dans les chantiers de MM. Curels frères, à Gand, il mesure $17^{m}75$, et marche à la vitesse de 17 kilomètres à l'heure.

Un bateau de rivière ne suffisait pas aux ambitions de M. de Rothschild qui n'y voyait, en attendant mieux, qu'une école pratique de navigation. Quand il se sentit suffisamment bon mécanicien et habile manœuvrier, il voulut devenir un marin, et c'est alors qu'il acheta la *Stella*, yacht anglais à vapeur de 200 tonneaux, sur lequel il fit l'apprentissage de la mer en la parcourant dans tous les sens. Un de ses premiers voyages fut, en 1875, celui de Constantinople. Son yacht y fut très admiré, spécialement par le sultan Abd-ul-Aziz, qui se piquait de connaissances nautiques.

Cependant, M. de Rothschild, poursuivant l'évolution ordinaire, ne se contentait plus de posséder un yacht, de savoir le diriger et le commander; il voulut, lui aussi, devenir architecte naval.

Comment rencontrer, en effet, dans l'œuvre des autres, la réalisation complète de son propre désir? Et que de desiderata dans un

BARON ARTHUR DE ROTHSCHILD

yacht! La navigabilité, la vitesse, la commodité, l'élégance, obtenir tout cela à la fois et dans la mesure voulue... Il n'y a qu'un moyen, encore n'est-il pas à la portée de tout le monde : c'est d'arrêter soi-même des projets qu'on puisse réaliser. M. de Rothschild élabora donc les plans, longuement caressés et mûris, du yacht qui devait succéder à la *Stella*. Ce yacht, *Éros*, premier du nom, fut confié pour l'exécution à Lobnitz et Coulborn, de Renfrew (Écosse), et ter-

miné en 1876. Avec ses 314 tonneaux, c'était alors le plus grand, le plus élégant de la flotte française de plaisance.

L'*Éros* mesurait 46m50 de long à la flottaison, près de 50 mètres sur le pont. Sa largeur, de 6m30, était très heureusement proportionnée pour assurer sa stabilité au roulis, sans nuire à sa vitesse. En effet, on peut dire que l'*Éros* a été, en son temps, un des yachts les plus sûrs, les plus rapides et les plus confortables parmi ceux de son tonnage.

Ses principaux voyages sont ceux qu'il a entrepris successivement dans l'Archipel grec, sur les côtes d'Espagne, dans toute l'Adriatique, en Hollande, en Algérie, en Sicile, en Italie, en Écosse, à Nice, où il gagnait, en 1883, le premier prix de la course des yachts à vapeur.

Un relevé du livre du bord de l'*Éros* constate que, pendant le temps qu'il a appartenu à M. de Rothschild, il a été en marche pendant 330 jours 19 heures, et qu'il a parcouru en tout 87650 milles marins, ce qui représente quatre fois et demie environ le tour du globe terrestre, mesuré sur l'équateur.

Entre temps, le baron de Rothschild trouvait le moyen de s'occuper des intérêts généraux du yachting, en prenant une part très active aux travaux du conseil maritime du Yacht-Club, qui l'élevait d'abord au poste de trésorier, puis à la dignité de président; honneur rarement accordé aux « laïques » dans une assemblée qui compte nombre d'amiraux et d'officiers de marine. Constatons ici le zèle et le dévouement dont M. de Rothschild a fait preuve pendant ses quatre années de présidence : le yachting tout entier en a profité.

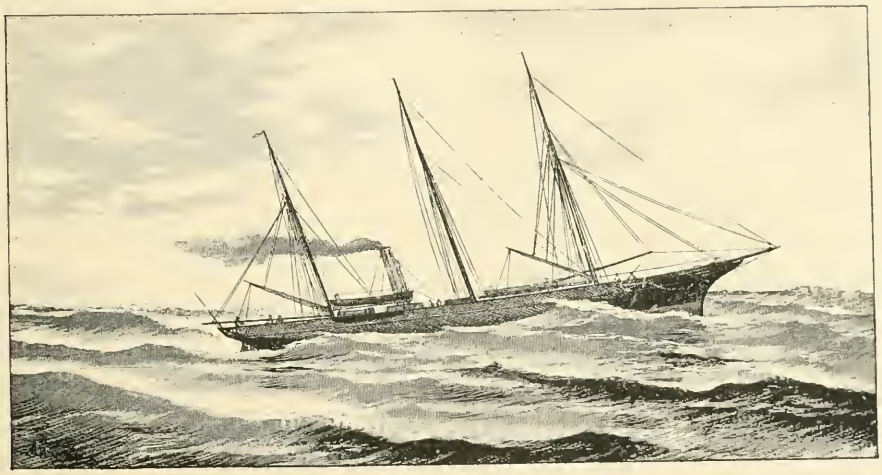
Pour son propriétaire, l'*Éros* n'avait qu'un défaut, défaut qui eût été une qualité pour le misanthrope qui avait écrit sur la façade de sa maison :

> Ceux qui viennent me voir me font honneur,
> Ceux qui ne viennent pas me font plaisir.

L'*Éros*, si grand qu'il fût, était trop petit pour loger tous les amis dont M. de Rothschild, au contraire de ce misanthrope, aime à s'en-

tourer à son bord. Il est peu de yachts, en effet, sur lesquels se réunisse, aux grands jours, plus nombreuse et plus gaie compagnie, et l'hospitalier propriétaire se voyait obligé de restreindre ses invitations.

Il y a autre chose encore : le véritable amateur de bateaux procède un peu de Don Juan; il lui faut du nouveau; ce qu'il possède ne lui suffit plus; il lui faut mieux, mieux encore; il rêve toujours



Le steam-yacht *Stella*, Y.C.F., à M. le baron Arthur de Rothschild

de l'excelsior. Et puis, ne faut-il pas suivre l'éternelle loi du progrès?

Avec des moyens d'action comme ceux que M. de Rothschild peut mettre au service de ses idées, il n'y a jamais loin du rêve à l'exécution : c'est ainsi que naquit le second *Éros*, le dernier mot de l'art naval — jusqu'à nouvel ordre.

L'*Éros* a été construit en Angleterre, sur les chantiers de la Tamise, en 1885. MM. Shuttleworth et Chapman l'avaient commencé : l'achèvement en fut retardé par la dissolution de la maison. La coque seule était alors terminée. Il fallut établir un appareil spécial, fort coûteux, pour en effectuer le lancement. Cette coque fut remorquée à Gosport et confiée à MM. Camper et Nicholson.

Le yacht était armé et partait pour la France le 25 décembre 1885.

Entièrement construit en acier, il mesure :

Longueur de bout en bout.	75 mètres.
Largeur extrême.	$8^{m}22$
Creux sur quille.	$5^{m}48$
Tirant d'eau à l'arrière, en charge.	$4^{m}90$

Son tonnage de douane est de 380 tonneaux et son tonnage de yacht de 820 tonneaux.

Son appareil moteur, de la force nominale de 155 chevaux, développe aisément 1 350 chevaux effectifs, et sort des ateliers Day, Summers et Cie, de Southampton.

La voilure vient des ateliers Ratsey et Lapthorn, de Cowes.

L'*Éros* porte deux mâts; il est gréé en goélette carrée; sa mâture s'élève à plus de 30 mètres de hauteur.

Sa cheminée, de section elliptique, mesure 13 mètres.

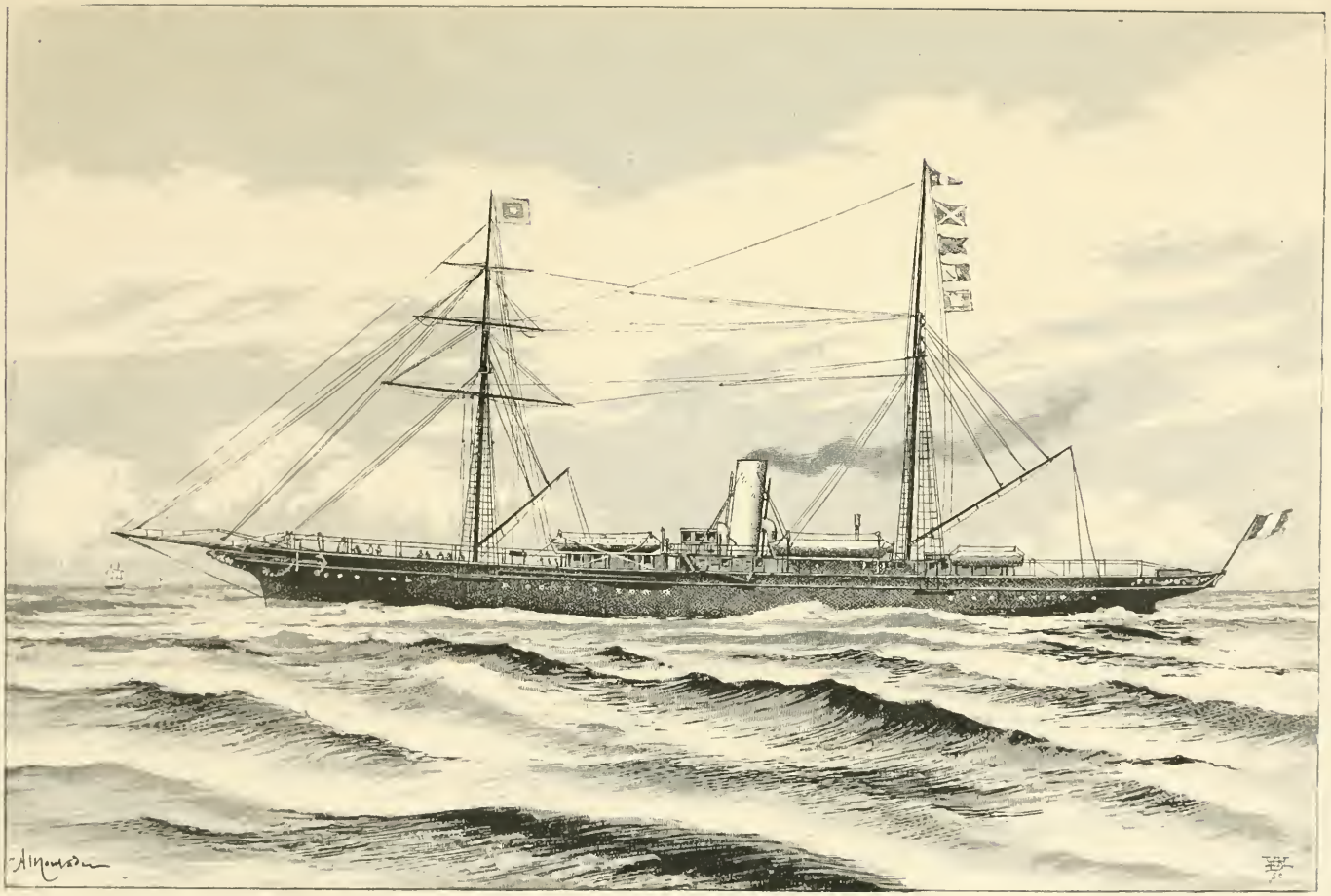
Il marche à plus de 13 nœuds et peut emmagasiner 132 tonnes de charbon.

Les emménagements, très spacieux, suffisent amplement à loger les quarante-quatre hommes composant l'équipage (officiers compris). Les appartements du propriétaire et de ses hôtes sont une merveille de commodité et d'élégance. Spécialement remarquables par la hauteur et la clarté, ils se composent d'un salon, chambre à coucher, cabinet de toilette, fumoir, chambre de veille, nombreuses cabines d'amis.

Un grand couloir relie l'avant à l'arrière et conduit à l'office où se trouvent gainées l'argenterie, la vaisselle et la verrerie.

Tout l'ameublement a été exécuté par des tapissiers et ébénistes parisiens.

Comme armement, tout a été prévu très largement : six embarcations de bossoir dont deux à vapeur, éclairage électrique, treuils et gouvernail à vapeur, pompe Letestu, artillerie, etc., etc., sont de premier ordre.



LE STEAM-YACHT *ÉROS*, Y.C.F., A M. LE BARON ARTHUR DE ROTHSCHILD

Inutile de dire que le yacht a la meilleure cote du Lloyd et du Bureau Veritas.

Depuis qu'il est à flot, le nouvel *Éros* a déjà parcouru quelques centaines de milles marins; mais il n'a pas encore eu l'occasion d'entreprendre un de ces grands voyages pour lesquels il semble avoir été tout spécialement construit. Il est probable que son propriétaire le destine à quelque voyage lointain que nous le verrons entreprendre, au prochain jour, avec un vif intérêt.

M. de Rothschild a été, par deux fois, appelé à faire partie du jury des Expositions de 1878 et de 1889, classe de la Navigation. C'est la consécration officielle de sa compétence sur les questions maritimes. Il exposait lui-même un superbe modèle, très remarqué, de son yacht *Éros*, modèle dont il a fait don depuis lors au Musée de Marine du Louvre. Nous pouvons même dire, à ce sujet, que le vice-amiral Paris, le vénérable conservateur du Musée, a particulièrement apprécié ce don. Il serait à désirer que tous les yachtsmen eussent à cœur d'en faire de semblables : le Musée du Louvre renferme très peu de modèles de yachts, et, véritablement, il y aurait grand intérêt à montrer au public avec quelle perfection on construit aujourd'hui ces navires de plaisance dont quelques-uns ont ouvert la voie à de nouveaux types de la marine de guerre ou de commerce. A cet égard, les États-Unis nous donnent l'exemple : un admirable « Musée de modèles » existe depuis près d'un demi-siècle au Yacht-Club de New-York, et rien n'a contribué davantage à placer la marine américaine au rang qu'elle occupe. Ce Musée s'est formé de la manière la plus simple du monde : il a suffi que le règlement du Club obligeât ses membres à y déposer un modèle réduit de tout yacht acquis ou construit par eux.

En même temps que l'*Éros*, M. de Rothschild a tenu à posséder son petit bateau « à deux fins », mer et rivière, qu'il a baptisé du nom de *Passe-Partout*. C'est un très élégant bateau, livré en 1881 par Lobnitz et Cie, de Renfrew, les constructeurs du premier *Éros*. Ce yacht mesure 24 mètres de longueur sur 3 mètres de large; il a fait de nombreux voyages en Seine et en Manche et a fini par être vendu,

en 1887, à M. James-Gordon Bennett, qui lui a donné le nom de *Séréda*. Nous l'avons vu en juillet 1890 amarré au quai de Marly.

L'aîné de la famille, M. Henri Menier, a commencé avant ses frères à pratiquer le yachting, en achetant en Angleterre le joli yacht *Elspeth,* de 174 tonneaux, auquel il donna le nom de *Surirella;* ce yacht mesurait 40 mètres de long, et, malgré ses faibles dimensions, était d'une grande marche et offrait une remarquable tenue à la mer. Après avoir remanié complètement l'armement et les emménagements de son yacht, M. Menier entreprit, en 1884, un fort intéressant voyage à Constantinople, et, de là, il exécuta le périple de la mer Noire, visitant successivement Trébizonde, Poti, la Crimée et le Danube.

L'année suivante, c'est-à-dire pendant l'été de 1885, M. Menier se rendit au Spitzberg et monta jusqu'au 79e degré de latitude nord.

Mais, ainsi qu'il arrive souvent, M. Menier, après s'être familiarisé avec son bateau, ne tarda pas à le trouver trop petit pour ses goûts de grands voyages; il devint donc acquéreur de la *Nubienne,* le yacht de M. Ed. Blanc, qui venait d'accomplir le voyage du Canada, où il avait fait preuve d'excellentes qualités nautiques.

La *Nubienne,* devenue depuis la *Velléda,* est un yacht construit à Newcastle en 1881, par Mitchell et Cie, sous le nom de *Cumbria,* jaugeant 575 tonneaux et différant un peu, par son gréement et ses accastillages, de la plupart des autres yachts. Elle est, en effet, gréée en trois-mâts-barque, et son pont, au lieu d'être uni, est couvert, outre la dunette, par un gaillard d'avant et un gaillard d'arrière. Cette disposition, possible seulement sur un bateau de fort tonnage, augmente considérablement les espaces disponibles pour les logements. La *Velléda* mesure près de 60 mètres de long sur 8m52 de large et 5m50 de creux. Elle est construite en tôle d'acier et sa machine est de 450 chevaux. Naturellement son propriétaire l'a dotée de tous les perfectionnements modernes : lumière électrique, sirène de brume, appareil à gouverner, etc. Il y a même toute une installation de photographie, qui est le dernier mot de cet art spécial. M. Menier est un habile photographe : il trouve, avec raison, qu'il

est fort agréable, pour soi et ses amis, de fixer le souvenir de ses voyages d'une façon durable et fidèle.

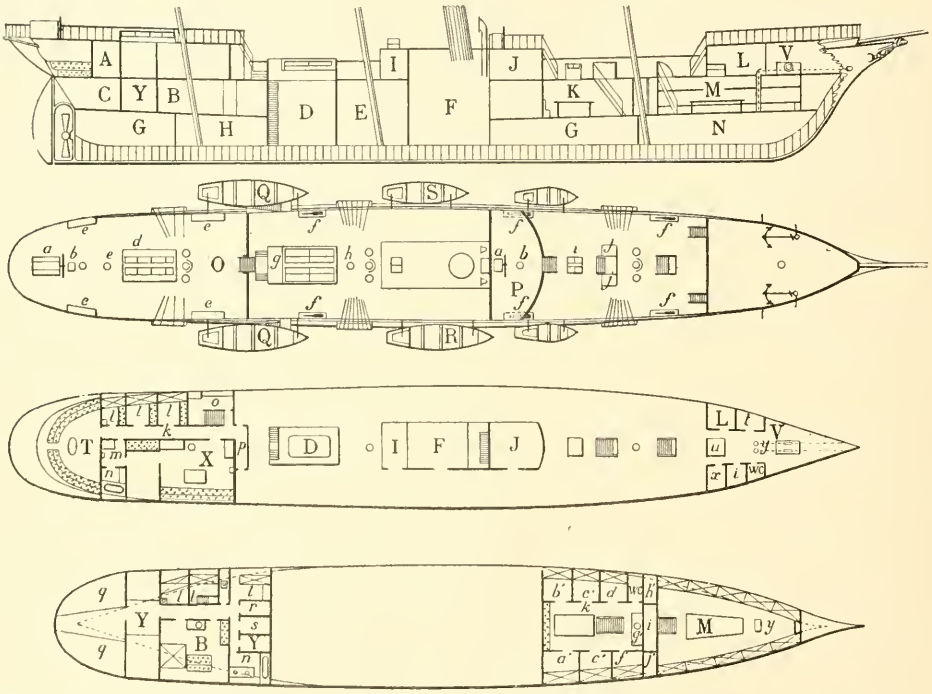
Disons, à ce propos, que les visiteurs de la section de photographie, à l'Exposition de 1889, ont beaucoup remarqué la collection que M. Menier avait rapportée de ses voyages, notamment du Spitz-

M. HENRI MENIER

berg, où il est retourné une seconde fois, et où il eut la bonne fortune de tuer un ours blanc. Depuis, la *Velléda* est allée dans la mer Rouge, jusqu'à Obock, puis, en 1887, en Islande. Elle a, comme on le voit, parcouru les régions les plus diverses et subi les températures les plus extrêmes.

En outre de son grand yacht de mer, M. Menier avait désiré un yacht de rivière. Il est très intéressant, en effet, de parcourir du pays en restant chez soi, sans être cahoté par les routes ni secoué par la

mer. Un yacht de rivière confortable vous permet de réaliser ce programme, et l'on n'imagine pas tout ce qu'il est possible de voir ainsi, grâce au réseau de cours d'eau navigables qui sillonnent l'Europe. A cet effet, M. Menier fit construire, en 1888, aux ateliers et chantiers de la Seine, à Argenteuil, un vapeur de 100 tonneaux, auquel il donna



Plan des emménagements du steam-yacht *Velléda*, Y.C.F., à M. Henri Menier. — Coupe longitudinale. — Dessus des rouffs. — Pont principal et deuxième pont.

A, B, appartements du propriétaire. — C, sainte-barbe. — D, chambre de la machine. — E, chaufferie et soutes latérales. — F, chaudières et soutes en abord. — G, G, water-ballast. — H, tunnel et pièces en abord. — I, cuisine du propriétaire et des officiers. — J, chambre des cartes. — K, carré des officiers. — L, cuisine de l'équipage et cabine des maîtres en abord. — M, poste de l'équipage. — N, soute à voile. — O, dunette. — P, passerelle. — Q, yoles. — R, chaloupe à vapeur. — S, canot de sauvetage. T, fumoir. — V, guindeau à vapeur. — X, salle à manger. — Y, magasin.

Pont et rouffs. — *a*, *a*, barre et roue du gouvernail. — *b*, *b*, compas. — *c*, cabestan. — *d*, grande claire-voie. — *e*, banc. — *f*, *f*, canons (au nombre de huit, six seulement sont marqués sur le plan). — *g*, claire-voie de la machine. — *h*, pompe. — *i*, claire-voie du carré. — *j*, *j*, garde-manger. — *k*, couloir. — *l*, *l*, chambres à coucher. — *m*, cabinet de toilette. — *n*, salle de bain. — *o*, office. — *p*, vestibule. — *q*, caissons. — *r*, lingerie. — *s*, cave. — *t*, chambre du charpentier. — *u*, *u*, claire-voies. — *v*, chambre du lampiste. — *x*, chambre du maître d'équipage. — *y*, passage des chaînes.

Second pont. — *a'*, chambre du capitaine. — *b'*, chambre du deuxième capitaine. — *c'*, *c'*, chambres du lieutenant et du premier mécanicien. — *f'*, chambre du maître d'hôtel. — *g'*, office. — *h'*, petite cambuse. — *i'*, office de l'équipage. — *j'*, magasin. — *l*, *l*, chambre à coucher. — *q*, *q*, caissons. — *n*, deuxième salle de bain.

le nom d'*Almée,* et qui est établi pour passer dans toutes les écluses des canaux français.

L'*Almée* constitue l'idéal de l'hôtel flottant, vaste, commode, bien emménagé et tenu comme un navire de guerre. Ce dernier trait, qui du reste est commun à tous les bateaux appartenant à M. Henri Menier ou à ses frères, dénote le véritable yachtsman.

M. GASTON MENIER

M. Gaston Menier, marié, obligé par sa situation à une vie plus stable que ses frères, n'a pu entreprendre les grands voyages qui les ont signalés comme yachtsmen. Il ne possède d'autre yacht que la *Julie,* de 100 tonneaux; mais pour n'être pas de grandes dimensions, ce bateau n'est pas moins un des plus beaux spécimens d'architecture navale qui se puisse voir.

Construite en 1883 par MM. Shutleworth et Chapman, à Érith (Tamise), la *Julie,* dont la coque est entièrement en acier, a été mu-

nie d'une machine de torpilleur de 750 chevaux indiqués, apte à lui imprimer une marche de 15 nœuds. On ne saurait trop insister sur la parfaite élégance de formes de ce coquet petit navire, non plus que sur l'élégance et la commodité de ses emménagements. Il est muni d'un appareil à gouverner à vapeur et d'une installation complète de lumière électrique.

Si, comme nous l'avons dit, M. Gaston Menier n'a pu entreprendre de grands voyages, il n'est pourtant pas resté inactif au point de vue du yachting. Se souvenant qu'il est ingénieur, il a poursuivi, précisément sur la *Julie,* des recherches conduites avec un grand esprit critique, sur la résistance des carènes. Cette question, très complexe, très controversée, soulève les problèmes les plus ardus de l'hydrostatique, et ne peut être résolue que par de nombreuses expériences rationnellement coordonnées.

Ce serait sortir par trop de notre cadre que de vouloir décrire ici les travaux de M. Gaston Menier. Il suffira de dire que ces recherches ont eu un certain retentissement dans le monde savant, et qu'elles ont apporté de nouveaux éléments à l'élucidation du problème.

M. Gaston Menier a fait, en outre, l'analyse très complète de la stabilité de son yacht. Il faut lui savoir gré de ces études qui demandaient de sérieux efforts, en même temps qu'un savoir spécial. Dans ces conditions, la pratique du yachting cesse d'être une simple distraction, elle devient une occasion de travaux élevés, profitables à tous, et qui rehaussent singulièrement le sport nautique.

M. Albert Menier a commencé par la *Giralda,* achetée en Angleterre, où elle portait le nom de *Fair-Geraldine.* Puis, en 1876, il acheta la *Sea-Queen,* dont il fit la *Némésis.* Ce magnifique yacht, de 571 tonneaux et de 360 chevaux de force, a été construit, en 1880, par Duncan, de Glascow; il mesure environ 60 mètres de long et présente les installations les plus perfectionnées.

M. Albert Menier a fait, en 1888, à bord de ce navire, un très beau voyage dans l'Extrême-Orient, voyage pendant lequel son na-

vire eut à supporter quelques gros temps; la *Némésis* est le premier yacht français qui ait montré notre pavillon dans les mers de Chine et du Japon.

On assure que M. Albert Menier ne s'en tiendra pas là, et qu'il compte entreprendre prochainement le tour du monde.

M. ALBERT MENIER

Tout jeune et nouveau venu dans le yachting, M. Étienne Fould est pourtant de ceux qui ont le plus brillamment débuté dans la carrière.

Au mois de juin 1886, il se rendait acquéreur du *Sans-Peur*, de 396 tonneaux, appartenant alors au duc de Sutherland, et, six semaines plus tard, pour son premier voyage, il se dirigeait vers l'Islande.

Pour une excursion de début, c'était assez mal choisir son objectif : il y avait peut-être là de quoi décourager à tout jamais de la

navigation un esprit moins décidé. En effet, si l'Islande est un pays curieux à visiter, il n'en est pas moins vrai que ce pays est affreusement triste et désolé, et qu'il est entouré des mers les moins hospitalières de l'Europe.

Heureusement, le *Sans-Peur* était le yacht le mieux approprié à un pareil voyage.

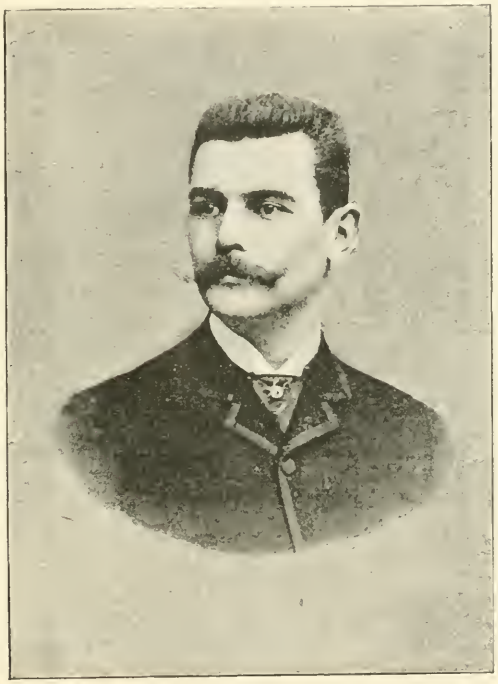
Construit en 1878 dans les chantiers Barrow, il mesure 49 mètres de long sur 6m90 de large; il est gréé en trois-mâts-goélette, avec hunier et perroquet carrés sur le mât de misaine. Sa machine, de 340 chevaux, est suffisante pour lui imprimer une vitesse de 10 nœuds; mais la véritable marche du *Sans-Peur* est celle qu'il prend avec vent favorable un peu frais; son immense voilure le pousse alors à des vitesses de 13 nœuds; la machine devient inutile, on l'arrête, on « efface » l'hélice par un dispositif particulier, et le yacht agit comme un simple voilier. C'est donc ce qu'on appelle un yacht « auxiliaire », et c'est même un des types accomplis du genre.

Le *Sans-Peur* est un navire robuste, puissant et bien assis sur l'eau; sa mâture, haute et légère, lui donne une grande élégance en même temps qu'un aspect très marin. Mais c'est lorsqu'il est à sec dans un bassin qu'il convient le mieux de le voir, pour se rendre compte de la perfection des formes de sa carène. M. Fould n'a pas craint de peindre en blanc la coque de son yacht. C'était une innovation qui fut critiquée alors et qui a été depuis imitée par beaucoup de grands navires. Cette peinture met en relief les moindres défauts d'une coque, tout comme une toilette blanche pour une femme, et ne peut être portée qu'avec des formes irréprochables; elle constitue alors une parure de la plus grande élégance.

Comme emménagements, le *Sans-Peur* est très confortablement distribué. Le propriétaire y possède un véritable petit appartement indépendant, et néanmoins directement rattaché aux six cabines qu'il peut mettre à la disposition de ses invités. Le grand salon mesure six mètres sur six; combien d'appartements parisiens n'en ont pas d'aussi vaste! Il y a sur le pont un grand fumoir, une office, une salle

à manger et la cuisine. Tout cela est établi de manière à former une très ample passerelle-promenade, sur laquelle se trouvent le télégraphe du mécanicien et la machine à gouverner.

Une partie de l'avant du *Sans-Peur* est couverte par une « teugue », ou gaillard, disposition très utile contre les coups de mer.



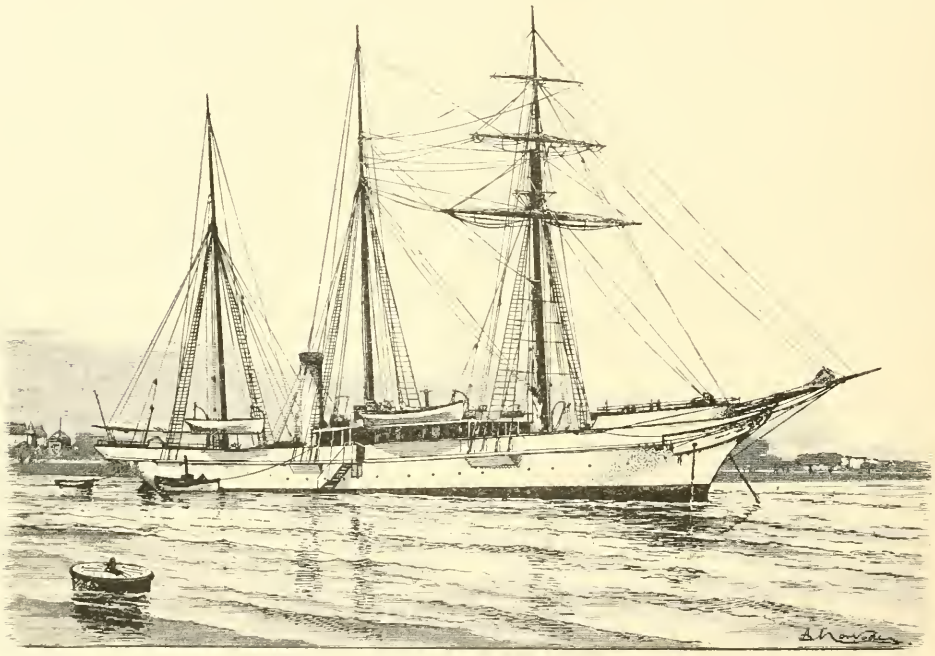
M. ETIENNE FOULD

Le yacht est muni de belles embarcations, toutes garnies de boîtes à air qui les rendent insubmersibles. La grande chaloupe est à vapeur.

L'ameublement, tout en étant fort élégant, est resté sévère; le clinquant en a été banni de parti pris, comme il convient pour un navire destiné à naviguer dans les mers arctiques et non à parader dans les ports à la mode.

En 1887, dès le commencement de l'année, le *Sans-Peur* quittait le Havre, son port d'attache, pour aller à Marseille et de là en Tu-

nisie, puis à Malte, à Naples, en Corse, etc. Pendant l'été de 1888, M. Fould le conduisait en Norvège, doublait le cap Nord, suivait toute la côte de Laponie, traversait la mer Blanche, remontait la Dwina, et, enfin, mouillait à Arkhangel, où l'on n'avait jamais vu un yacht français, et où il recevait l'accueil le plus enthousiaste.



Le yacht mixte *Sans-Peur*, Y.C.F., à M. Étienne Fould.

Depuis ce voyage, M. Fould a pris une part active aux affaires d'une importante maison de banque. Cette nouvelle situation n'est pas sans le retenir au rivage. Nous serions bien étonnés cependant que le *Sans-Peur* restât longtemps confiné dans son bassin; M. Fould a trop d'amis, qui se plaisent trop à son bord, pour ne pas céder à leurs instances et entreprendre, en aimable compagnie, un nouveau grand voyage dans les régions boréales, qu'il semble plus particulièrement affectionner.

M. Frédéric Sieber, très connu comme industriel et comme propriétaire d'une grande écurie de courses, a commencé à se révéler dans le yachting en 1884, année pendant laquelle il fit construire la *Gabrielle*.

Cette construction fut confiée à la maison Cockerill, d'Anvers,

M. FRÉDÉRIC SIEBER

maison de premier ordre pour l'exécution des machines, mais qui n'avait encore mis aucun yacht en chantier. La *Gabrielle* se ressent un peu de cette origine, car, sans manquer d'élégance et tout en étant un excellent bateau, elle n'a pas, pour les connaisseurs, ce « je ne sais quoi » où se dénote le yacht de bonne race. Cette réserve indiquée, disons que la *Gabrielle* a fait, avec son propriétaire, de très beaux voyages en Hollande, en Angleterre et dans la mer Baltique; sa marche est remarquable, eu égard à sa faible consommation de charbon.

La *Gabrielle* jauge 233 tonneaux; elle mesure 39m50 de long sur 5m70 de large. Elle est construite entièrement en acier. Ses emménagements sont excellents, d'une richesse sobre et élégante.

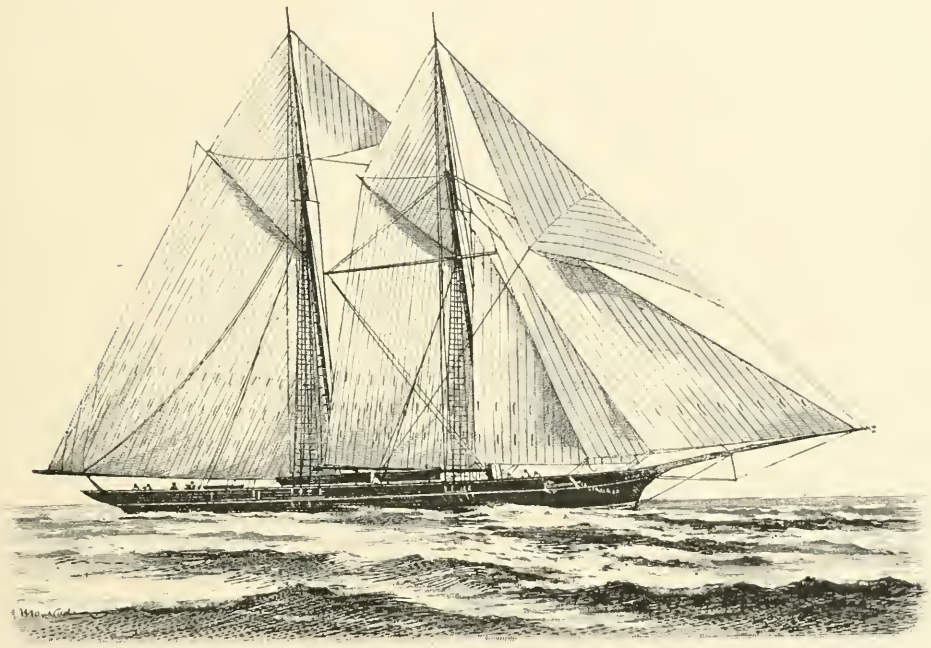
M. Henri Sieber est, comme son frère, un nouveau venu dans le yachting. Il n'en est pas moins un de nos plus intéressants yachtsmen, car il a eu le courage de débuter par un voilier, et quel voilier! le *Velox,* c'est-à-dire la plus grande et la plus belle goélette de notre marine de plaisance française, et ce qui n'est pas son moindre mérite, une goélette sortie des chantiers français.

Le *Velox* a été construit, en effet, en 1876, par M. Normand, du Havre, pour un Russe, le comte Tyskiewicz; il fut lancé sous le nom septentrional de *Zemajteij.* C'est un magnifique navire de 336 tonneaux, qui mesure 45 mètres de long sur 7 mètres de large. Sa mâture a une hauteur totale de 45 mètres; son gui mesure 21 mètres et son beaupré 15 mètres. En dépit de ces proportions colossales, c'est un chef-d'œuvre de grâce et de légèreté. Sa marche dépasse 13 nœuds et sa tenue à la mer est des plus remarquables.

Le *Zemajteij* a peu navigué sous pavillon russe. Son propriétaire, qui l'avait armé en véritable corvette, avec huit canons, avait obtenu de son Gouvernement l'autorisation de battre pavillon de guerre et d'équiper son yacht avec des marins de l'État russe; mais la guerre de Turquie vint presque aussitôt, et amena dans la situation du comte Tyskiewicz des changements de telle nature, que le yacht dut être désarmé; il resta plusieurs années dans les bassins du Havre, où il était un objet d'admiration, en même temps que de regrets, pour les amateurs.

En 1883, il fut acheté par le baron Roissard de Bellet, alors député des Alpes-Maritimes, qui le fit armer et entreprit avec ce yacht, qu'il baptisa du nom de *Velox,* plusieurs croisières méditerranéennes fort intéressantes, dont il a consacré le souvenir par des livres. C'est même, soit dit en passant, un exemple trop rarement suivi par les yachtsmen. Quand on dit grande navigation de plaisance on sous-entend loisirs et fortune. Quel meilleur emploi des uns et de

l'autre que de faire profiter de vos voyages tous ceux qui n'ont pu les faire, et qui seraient souvent heureux de les suivre dans un livre écrit au jour le jour, sans prétention ni gloriole? Une des difficultés que nous avons rencontrées dans cet historique du yachting français, est l'absence de documents écrits. Chez nous on navigue trop peu,



Le yacht *Velox*, Y.C.F. à M. Henri Sieber.

et quand on navigue on ne raconte pas ses prouesses. Qui l'aurait cru, d'une nation que ses ennemis taxent de vanité!

En 1887, M. Roissard de Bellet vendit le *Velox* à M. Henri Sieber, qui lui conserva son nom et le fit revoir complètement par M. Normand, son constructeur; le *Velox* subit, par les soins de cet habile architecte naval, une réfection totale, qui en fit un navire pour ainsi dire neuf. M. Sieber entreprit alors divers voyages, où le yacht donna de nouvelles preuves de ses excellentes qualités nautiques. Il doit se rendre prochainement dans la République argentine, où

M. Sieber possède d'importantes exploitations; il n'est pas douteux que, bien dirigé, choisissant habilement les routes de vents favorables, le *Velox* n'effectue la traversée avec une rapidité de paquebot.

On doit regretter que, jusqu'à présent, aucun des propriétaires de ce magnifique yacht n'ait eu l'idée de courir contre un bateau américain une de ces courses transatlantiques si fort en faveur de l'autre côté de l'Océan. Ces défis se sont toujours courus, jusqu'à ce jour, d'Amérique en Europe, c'est-à-dire en allant vers l'est, route favorisée par les vents d'Occident, à peu près constants dans ces parages. Il serait intéressant de tenter l'épreuve en suivant la route inverse, c'est-à-dire contre le vent : un navire comme le *Velox* y trouverait l'occasion naturelle de mettre en relief ses qualités de louvoyeur de premier ordre.

M. Pilon a débuté dans le yachting vers 1879 avec l'*Ethel,* de 8 tonneaux, qui fut son bateau école. L'année suivante, il achetait le *Surf,* célèbre yawl de course de 55 tonneaux, construit par Fife, de Fairlie, et le rebaptisait *Henriette.* Ce nom devait être porté successivement par deux autres bateaux appartenant au même propriétaire.

Surf avait battu tous les grands yachts de sa série, *Arethusa, Hypathia* et autres. Sous son nouveau nom, il fit toute la saison des courses en Angleterre et remporta de nouvelles victoires. M. Pilon s'en sépara pourtant en 1882 pour l'échanger contre le *Cuckoo,* de 92 tonneaux, qui devint sa deuxième *Henriette.* C'était un bateau à deux fins, à la fois très rapide et très sûr; M. Pilon fit à bord de ce yacht une campagne en Danemark, puis il prit part à plusieurs régates au Havre et à Bordeaux.

Mais, entre temps, une révolution s'était faite dans la construction des bateaux de course; on était dans « l'âge du plomb », on y était avec une outrance dont on est quelque peu revenu : pour marcher avec son temps, M. Pilon se fit construire une troisième *Henriette,* 20 tonneaux de course, qui prit part, pendant quatre années

consécutives, aux principales régates du littoral français, et sur quarante-quatre épreuves fut quarante-une fois victorieuse (trente-six premiers prix et cinq seconds prix).

Depuis lors, M. Pilon s'est plus spécialement adonné au yacht de croisière. Il a d'abord acheté l'*Adeline*, de 90 tonneaux, puis une

M. G. PILON

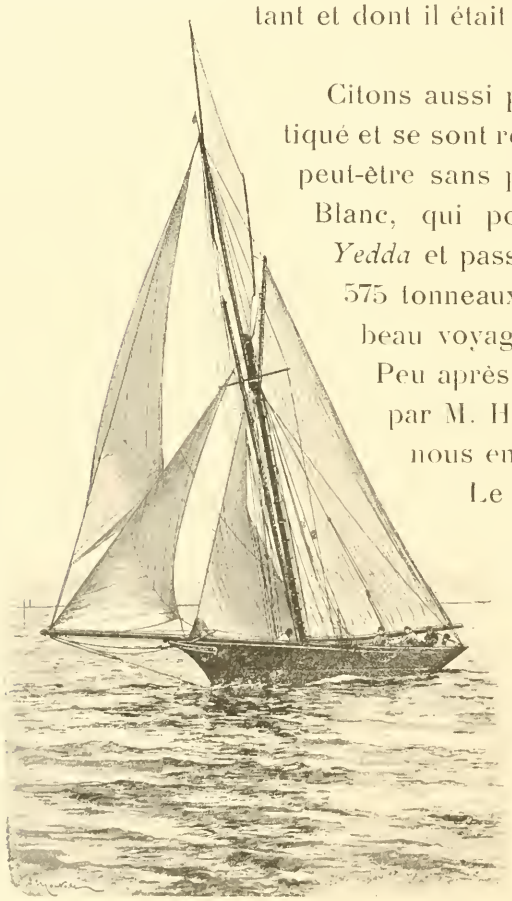
charmante goélette, *Aziadé*, de 130 tonneaux, à bord de laquelle il voyage avec toute sa famille.

Nous ne pouvons terminer cette rapide revue du grand yachting français sans parler de M. Demay, de Bordeaux, qui eût peut-être figuré mieux dans la partie consacrée aux régates, s'il n'était, avant tout, un homme de mer de premier ordre.

M. Demay, en effet, a effectué peu de croisières et s'est surtout

occupé de courses; mais il y a acquis une telle notoriété, il y est devenu tellement marin et manœuvrier, qu'on peut l'appeler le premier voilier de France.

Les succès de M. Demay avec ses deux *Zampa* et son *Harlequin* ne se comptent plus. Malheureusement, un deuil cruel l'a frappé au cœur; son fils, un charmant jeune homme qui promettait d'être son digne continuateur, lui a été enlevé à l'âge de vingt ans. Depuis, M. Demay a renoncé aux courses et avait même renoncé à la mer. Il y est revenu, achetant, il y a peu de temps, un petit yacht à vapeur. C'est la première infidélité que M. Demay fait à la voile qu'il aimait tant et dont il était resté un des derniers fervents.



Le cotre *Reine-Mab*, à M. Richard.

Citons aussi parmi les yachtsmen qui ont pratiqué et se sont retirés de la mer — mais non point peut-être sans pensée de retour — M. Edmond Blanc, qui posséda longtemps le petit yawl *Yedda* et passa brusquement à la *Nubienne*, de 575 tonneaux, avec laquelle il fit, en 1884, le beau voyage du Canada et des États-Unis. Peu après son retour, la *Nubienne*, achetée par M. Henri Menier, devint la *Velléda*, et nous en avons parlé sous ce nom.

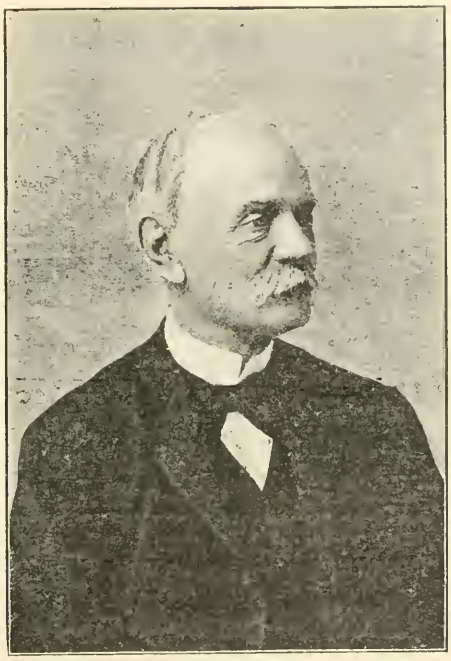
Le voyage de M. Blanc a été publié dans un volume intitulé : *A travers l'Atlantique*, et signé de M. Paul Saunière, un des invités du propriétaire.

Un mot enfin sur les petits yachts; il ne faut pas oublier les humbles : tel amateur qui a débuté sur un 2 ou 3 tonneaux a souvent fini par un grand yacht de mer, et peut-

être a-t-il trouvé plus d'une fois qu'il avait goûté plus de plaisirs sur son petit bateau.

Parmi les petits yachts, bateaux de courses et de rivière pour la plupart, citons quelques-uns de nos contemporains les plus notables.

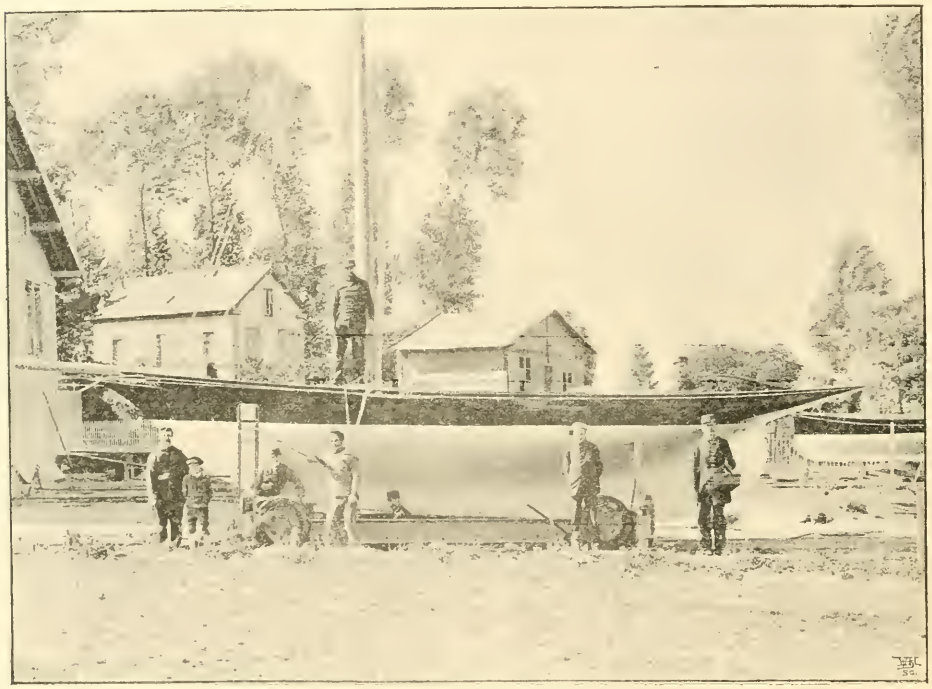
MM. Caillebotte frères en ont eu une véritable flottille; nommons



M. DEMAY

le *Condor*, houari à dérive de 4 tonneaux, construit en 1880, par Texier fils, d'Argenteuil; c'est le premier bateau sur lequel on essaya en France les voiles en soie, précieuses par leur grande légèreté et devenues classiques aux États-Unis. Le *Condor*, qui eut longtemps de grands succès, fut vendu à M. Godillot, et aussitôt MM. Caillebotte firent construire le *Cul-Blanc* du même tonnage, pour battre leur ci-devant bateau. Le *Cul-Blanc* reçut également un gréement de soie; il appartient aujourd'hui au baron Thénard. MM. Caillebotte

ont également fait construire plus tard la célèbre *Mouquette*, de 6 tonneaux 1/2 et de 13m50 de long, qui est aujourd'hui la propriété de M. Giraud, d'Arcachon; plus tard encore, en 1887, le *Thomas*, destiné à convaincre les incrédules sur la valeur des formes nouvelles. Le *Thomas*, qui jauge 3 tonneaux et mesure 10m76, n'a pas



Le cotre *Thomas*, à M. G. Cailleboite, avant son lancement.

donné tous les résultats qu'on en attendait; il a cependant fourni une très belle carrière de courses.

Le *Buffalo*, de M. Mantois, mérite une mention comme étant le premier bateau construit pour courir sous les règlements à la mesure de la voilure, essai tenté chez nous et dont on reparlera dans la partie de cet ouvrage relative aux régates.

La *Turquoise*, de M. Michelet, devenue récemment la propriété de M. Godillot, mérite également d'être citée comme bateau à dérive qui eut de grands succès de course, et qui néanmoins tient

bien la mer, avec des emménagements suffisants pour que son propriétaire puisse y donner l'hospitalité à quelques amis. La *Turquoise* mesure 13m40 de long sur 3m28 de large et jauge environ 10 tonneaux. C'est un petit yacht fort coquet, que l'on a vu dans

Le cotre *Mouquette*, à M. Giraud, dans le bassin d'Argenteuil.

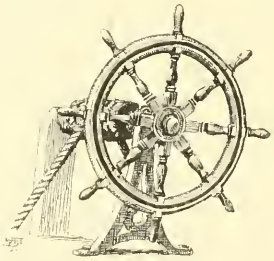
toutes les régates de la basse Seine et des ports de l'embouchure.

Parmi les lauréats des régates des dernières années, citons encore l'*Athos*, de M. Binon; le *Saint-Elme*, de M. Vanier; le *Paco*, de M. Villamitjana; la *Pioche*, de M. Lamy; le *Pingouin*, de M. Giudicelli; la *Reine-Mab*, de M. Richard, etc., etc.

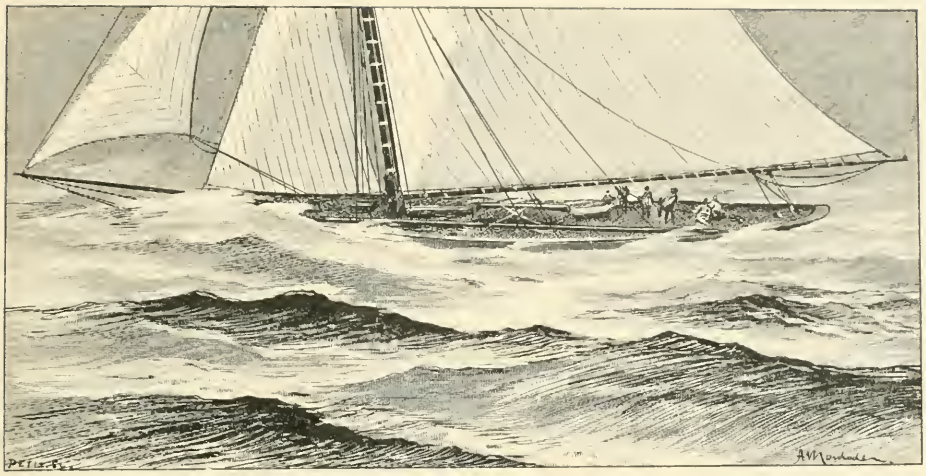
En fait de yachts français de petites dimensions, on pourrait

citer 11 goélettes de 10 à 20 tonneaux, 23 yawls et 74 cotres compris entre les mêmes limites de tonnage.

Parmi ceux-ci, et un peu au hasard, nous nommerons : le cotre *Éperlet*, 17 tonneaux, à M. Clausse; la goélette *Saint-Georges*, 15 tonneaux, à M. Clapeyron; le cotre *Coup-de-Vent*, 19 tonneaux, à M. Henri Bonnet; le cotre *Daisy*, 17 tonneaux, à M. de Biré; le cotre *Espiègle*, 15 tonneaux, à M. de Carné; le *Feu-Follet*, cotre de 15 tonneaux, à M. Legrand; la goélette *Petite-Jeanne*, 15 tonneaux, à M. de la Villebiot; le yawl *Mouette*, 15 tonneaux, à M. Tretschler; le yawl *Violette*, 11 tonneaux, à M. Mandrot; sans compter ceux qui naîtront sans doute en même temps que ce livre.



Roue du gouvernail.



Un yacht de course filant au plus près.

IV

LE YACHT DE COURSE

On le voit déjà, la division naturelle, entre les yachts, est celle du *yacht de voyage* ou de promenade, et du *yacht de course*.

Le yacht de course est le pur sang des mers. C'est une goélette ou un cotre de 20 à 200 tonneaux, tout en mâts et vergues, avec précisément assez de corps pour porter, sur un poids donné de quille, la plus grande surface possible de toile. Aussi, ladite quille est-elle en plomb et les membrures de la coque sont-elles souvent en acier Bessemer.

N'espérez y voir ni salon d'honneur, ni tables, ni couchettes; pas même un simple fauteuil de rotin. Ces vains accessoires sont bons pour les bateaux de plaisance que les sybarites capitonnent comme des coupés-lits. Un yacht de course qui se respecte ne connaît que le lest, la toile à voile et les agrès de rechange. La

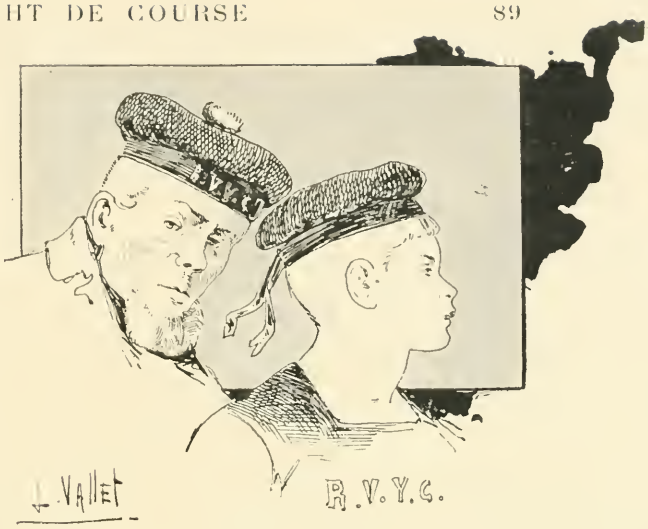
fantaisie vous prend-elle d'y dormir, entre deux journées d'engagement, en allant d'une rade à l'autre? Voici un rouleau de filin qui vous servira d'oreiller sur une pile de focs. Si, d'aventure, ce matelas se trouve rembourré d'une chaîne d'ancre, de trois poulies ou d'un cap de mouton, ne vous en étonnez pas plus qu'il ne convient. Ces

Cowes : les quais et l'embouchure de la Médina.

noyaux sont à leur place, et non pas vous. L'air du large vous met-il en appétit? Comptez seulement sur l'ordinaire de l'équipage, arrosé d'une lampée de rhum. Il sera temps de songer aux cailles rôties et au clicquot quand vous débarquerez. Pour le présent, il n'est pas question de rire, mais d'arriver premier.

Rangés en ligne, les yachts attendent le signal, tenus à l'ancre par un simple huit de chiffre, capelé sur un taquet; voiles pendantes, drisses et écoutes sous la main, ou bien, s'il s'agit d'un départ volant, libres déjà de toute attache et voiles dehors. A l'arrière, les quais et la jetée sont bondés de curieux, comme le pont des bâti-

ments voisins, et toutes les yoles et tous les canots de la rade : têtes innombrables, où l'on ne distingue que les yeux, points noirs sous l'ondulation des ombrelles; femmes en chapeaux marins, les rubans flottant à l'air salé; hommes en chemise de laine et casquette de drap, la lorgnette au flanc.



Deux loups de mer.

Au premier coup de canon, chacun a pris son poste à bord. Cinq minutes avant le départ, le pavillon du club est monté au mât de signal. Le second coup éclate : c'est le bon... Largue l'amarre!... Tout le monde à hisser la toile!...

En un clin d'œil, la flottille se couvre de blanc et la voilà partie à tire-d'aile : voilà les yachts se suivant, se dépassant, se coupant comme des mouettes, cherchant le vent, louvoyant, biaisant pour le saisir; parfois couchés sur la lame au point de montrer leur quille; parfois embarquant l'eau, tant leur pont est bas et plonge à chaque embardée; et toujours ajoutant de la toile, déployant étais et focs, misaine et grande voile, ou spinnaker. Le spinnaker? C'est un grand triangle en tissu de coton ou de soie, léger et maniable, plat comme une feuille de zinc, souvent aussi vaste à lui seul que toutes les voiles ventrues, et qui descend de la plus haute enfléchure jusqu'au ras du pont. Tel petit cotre en arbore de si démesurément large, qu'il a l'air d'un bateau du bassin des Tuileries portant la voilure d'une frégate.

Tout cela gémit sous l'effort de la brise; tout cela plie et craque; tout cela rompt, à l'occasion, ou chavire... Personne n'y prend garde. Il s'agit de tourner avant les autres la bouée limite, de revenir en tête et de toucher au but... Pour gagner un pari, comme

aux courses de chevaux?... Non. Pour l'honneur, seulement. Au pis, pour un prix qui ne représente pas la centième partie de la valeur du yacht, pour une coupe ou pour une pièce d'orfèvrerie qu'on gardera comme un trophée, sur la cheminée du club, jusqu'à ce qu'un autre vous l'enlève.

Le jeu n'est pas de mise dans le yachting. C'est peut-être, hélas! pourquoi ce viril passe-temps n'a pas encore chez nous toute la popularité qu'il mérite... Si peu de gens se haussent à comprendre, en notre France mangée aux croupiers, que le meilleur côté des sports est leur côté légitime!

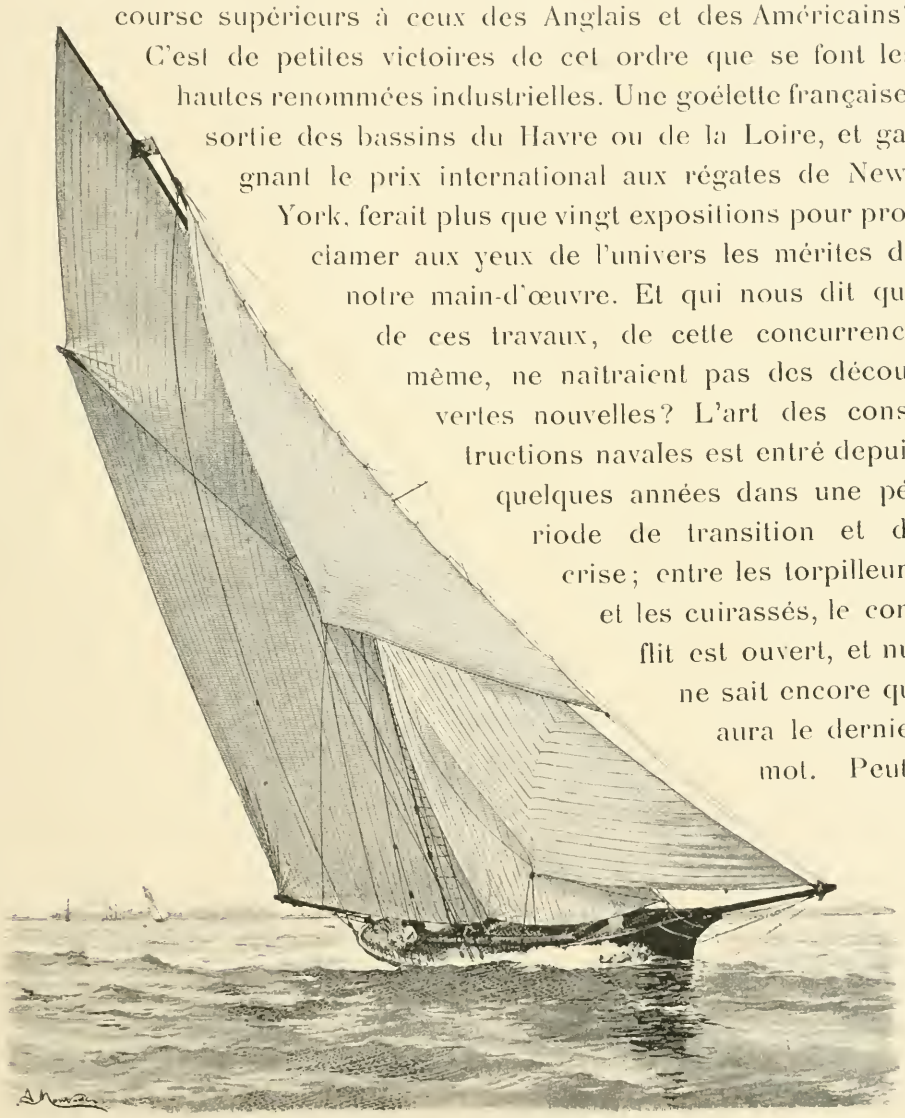
Celui-ci, — le yachting de course, — naquit à Cowes vers 1810, cinq ans avant Waterloo. Les fondateurs de ce qui devait être plus tard le *Royal Yacht Squadron* n'étaient alors que quarante, pour la plupart ex-officiers de mer, revenus d'Aboukir ou de Trafalgar. Ils sont un millier aujourd'hui et naviguent sur tous les Océans. Pendant un quart de siècle, le yachting de course resta leur monopole exclusif. Aucune nation maritime ne les suivait dans la lice, pour s'y mesurer avec eux; s'il arrivait à une embarcation de l'Europe continentale de se hasarder en leurs régates, elle était battue d'avance.

En 1851, comme on le contera plus loin, les Yankees vinrent leur disputer le prix et le gagner avec la goélette *America*. Et, depuis lors, les yachtsmen des deux pays se disputent, en de grands courses internationales, la fameuse coupe, — sans que John Bull ait pu une seule fois, en trente-neuf ans, la reprendre au cousin Jonathan.

Quant à nous, chose triste à dire, jamais nous n'avons fait le moindre effort pour participer à cette lutte ouverte; jamais encore un bateau français n'y a figuré seulement (1)!... La renommée de nos chantiers de constructions navales perd plus qu'on ne le croit à cette abstention. Comment nos ingénieurs et nos armateurs peuvent-ils

(1) Deux yachtsmen, les frères Werbrugghe, avaient formé le projet, dont ils avaient parlé à quelques amis seulement, de faire construire en France un cotre pour disputer la Coupe de l'*America*. La mort les a surpris avant qu'ils aient eu le temps de mettre ce projet à exécution. (*Renseignement communiqué par M. B. Clerc.*)

ne pas comprendre l'intérêt qu'il y aurait pour leur gloire et même pour leur caisse, à dessiner et à construire des types de yachts de course supérieurs à ceux des Anglais et des Américains? C'est de petites victoires de cet ordre que se font les hautes renommées industrielles. Une goélette française, sortie des bassins du Havre ou de la Loire, et gagnant le prix international aux régates de New-York, ferait plus que vingt expositions pour proclamer aux yeux de l'univers les mérites de notre main-d'œuvre. Et qui nous dit que de ces travaux, de cette concurrence même, ne naîtraient pas des découvertes nouvelles? L'art des constructions navales est entré depuis quelques années dans une période de transition et de crise; entre les torpilleurs et les cuirassés, le conflit est ouvert, et nul ne sait encore qui aura le dernier mot. Peut-



Le cotre anglais *Yarana*, à M. P. Ralli.

être la question restera-t-elle indécise jusqu'à l'heure d'un de ces grands désastres où sombre à jamais une nation... Mais, au milieu

des opinions contradictoires, un fait surnage sans conteste, c'est que la vitesse, pour les navires de combat comme pour les transports de commerce, reste un élément de première importance. Eh bien, le yachting de course est précisément l'étude systématique des conditions générales les plus favorables à l'accroissement de la vitesse.

C'est pourquoi nous voudrions le voir se développer chez nous. Personne, assurément, ne serait mieux qualifié pour ces recherches que notre corps d'ingénieurs des constructions navales, si consciencieux et si savant. Il serait digne d'eux et de nos grands chantiers de produire, tous les ans, un petit navire de cinquante tonneaux où se condense en quelque sorte tout leur art, un jouet qui en soit le chef-d'œuvre. Et j'imagine qu'alors ce ne seraient pas les fins matelots qui feraient défaut pour le monter, ni pour arriver les premiers au but.

A la vérité, un yacht digne d'entrer en ligne à ce concours est chose coûteuse et qui exige au bas mot une centaine de mille francs. L'Amérique et l'Angleterre s'arrangent pourtant à en produire au moins un, de temps à autre, qui soit plus parfait que ceux des années précédentes et qui donne le dernier mot de l'art. Ce que l'initiative d'un riche yachtsman fait chez nos rivaux, aux deux bords de l'Atlantique, pourquoi ne le fait-elle point chez nous? Pourquoi, du moins, l'association des capitaux n'intervient-elle pas dans une affaire si vitale? Et comment nos ingénieurs, nos officiers au long cours, nos compagnies maritimes, à défaut du grand public, ne voient-ils pas le tort qu'ils se font à eux-mêmes par une pareille abstention? Aux yeux ennemis ou jaloux, s'abstenir est toujours se décerner un brevet d'infériorité. La chose peut être plus grave qu'on ne pense en matière de fret et de transports.

Le yacht de course, comme on le comprend aujourd'hui sur les chantiers de la Clyde et de l'Hudson, n'est en réalité que le miroir périodique des perfectionnements suggérés par l'expérience et le chef-d'œuvre naval de ses auteurs : chef-d'œuvre où le hasard peut avoir son rôle, comme dans la production du meilleur cheval de course de l'année, mais où la science supérieure finit toujours par

se manifester de manière éclatante et propre à parler aux yeux.

Tous les ans, c'est entre les constructeurs anglais et américains à qui imaginera les améliorations les plus effectives dans la

Un yacht courant vent arrière avec son spinnaker.

forme, la mâture et la voilure des yachts de course. D'empirique qu'elle était au début, la lutte est graduellement devenue scientifique. Les ingénieurs les plus éminents ne dédaignent pas de s'y mêler, soit par leurs conseils et leurs suggestions, soit même directement,

en soumettant leurs vues théoriques au contrôle de cette expérience. Et c'est ainsi qu'en moins de trente ans on a vu se créer un navire tout spécial, le yacht de course, navire idéal en quelque sorte, où tout est subordonné à la rapidité de la marche, et qui ne ressemble pas plus au bon gros trois-mâts du commerce que le vainqueur du Grand-Prix de Paris ne ressemble à un cheval d'omnibus.

A première vue, le perfectionnement de la marine à voile, en ce siècle de la vapeur, a un peu l'air d'un anachronisme. Il semble que de tels efforts étaient mieux faits pour le temps où les armateurs devaient s'en remettre aux vents du soin d'accroître leur fortune, en amenant à propos les cargaisons sur le marché. Et c'était bien à un yachting de course en grand que se livraient, il y a vingt ans à peine, les bateaux chargés de thé, entre Canton et Londres, ou les clippers chargés de bois, entre Liverpool et Québec. Le percement de l'isthme égyptien, les développements de la marine à vapeur, la substitution du fer au chêne et au teck, dans les constructions navales, ont modifié ces habitudes. Mais la recherche des conditions les plus favorables à la vitesse n'en a pas moins gardé son importance, car ses lois sont les mêmes quel que soit le moteur, et, sous ce rapport, on peut dire que les constructeurs de yachts de course sont les dépositaires du feu sacré.

C'est sur la coque du navire que portèrent d'abord les essais et les innovations. Pendant longtemps, ses proportions avaient été aussi immuables que celle d'une icone byzantine. Jusqu'en 1840, on s'en tenait au type dit « tête de morue », large et plein de l'avant, effilé de l'arrière. Le succès d'un modèle établi par Poole détermina une révolution. On substitua à la tête de morue l'étrave en lame de couteau; l'arrière s'évida au point de devenir presque horizontal; on donna plus de profondeur à la coque, de manière à abaisser le centre de gravité et à permettre ainsi d'exhausser la mâture. Naturellement, le lest devait être augmenté en proportion : on inventa les quilles de plomb, et pendant de longues années il fut permis, dans les régates à voile, d'embarquer cinq ou six tonneaux de grenaille de fer en sacs, qu'on faisait passer de tribord à bâbord, selon que les amures étaient

d'un côté ou de l'autre. Travail incessant et des plus rudes pour l'équipage, quand on naviguait avec vent debout dans un chenal étroit.

L'entrée en scène de l'*America* provoqua une réaction contre les

Le yawl anglais *Foxhound*, à lord Ailsa.

coques profondes. Celle du petit navire yankee étant à fond relativement plat, on crut d'abord que sa victoire était due à cette circonstance, et tous les constructeurs anglais se mirent à imiter ses formes. Ce fut pour reconnaître bientôt que la supériorité du champion amé-

ricain tenait surtout à la manière dont il portait ses voiles. Au lieu de faire sac à la partie inférieure et de s'arrondir en ventre de parachute, ces voiles étaient plates comme des feuilles de zinc. Elles n'en avaient que plus de puissance. A peine on eut constaté le fait, qu'on se mit à étudier ardemment les modifications à introduire dans la voilure. Les mâts s'allongèrent de plus en plus, ce qui nécessita un retour de plus en plus marqué vers les coques profondes; les voiles et les vergues s'élargirent; en 1863, la *Niobé* inaugura cette immense voile de fortune, le « spinnaker », sans laquelle il n'y a plus aujourd'hui de véritable yacht de course. Petit à petit, les perfectionnements de détail devinrent si nombreux, si réguliers, si positifs, qu'on ne vit pas un seul yacht, en vingt ans, garder sa supériorité plus d'une saison. Dès l'année suivante, il était dépassé par un rival nouveau, qui avait renchéri sur ses qualités propres. Quoi de mieux fait pour démontrer que le hasard n'a point de part à ces triomphes de la construction navale, et qu'ils sont le résultat logique de l'expérience la plus assidue?

Un professionnel.

Le yacht de course d'aujourd'hui est donc une machine perfectionnée qui n'a rien de commun avec le yacht d'agrément. Ce petit monstre naval, aussi curieux en son genre qu'un torpilleur, avec ses membrures d'acier, sa quille de plomb, sa doublure de cuivre, ses mâts démesurés et la prodigieuse surface de toile qu'il présente au vent, reste un des produits les plus élégants et les plus parfaits de l'industrie humaine. C'est aussi un des plus chers. Une belle goélette en chêne mûr, doublé de cuivre, ne s'établit guère, avec son gréement complet, à moins de mille francs par tonneau. Les appointements du capitaine vont, pour la saison, à deux ou trois cents louis, et la solde de l'équipage à une somme égale. Avec l'intérêt du capital engagé, la dépréciation et la prime d'assurance, il faut compter une trentaine de mille francs de frais annuels. Or, ce que le propriétaire peut espérer de mieux, est de couvrir une partie de ces frais en raflant

huit ou dix prix. Mais l'honneur et le profit national se voient de reste et l'on ne peut assurément pas dire de ce luxe qu'il soit improductif.

Rien de mieux fait que le yachting de course pour former les manœuvriers consommés dont la vapeur est en train de supprimer la race. Il est tels capitaines de yachts qui battraient à la voile les plus fins instructeurs de nos écoles navales, comme les équipages de ces yachts, véritables jockeys de mer, peuvent en remontrer à tous les chevronnés de la flotte. Lord Ailsa, propriétaire du fameux yawl *Foxhound,* en fit un jour l'expérience. Il avait voulu former son équipage de matelots émérites, enrôlés sur les côtes de sa belle terre de l'Ayrshire, en Écosse, tous hommes d'élite, rompus aux secrets du métier, incomparables sur leurs bateaux de pêche. En dépit d'un entraînement régulier et de l'écrasante supériorité du *Foxhound,* ils se firent pourtant battre à plate couture. Force fut à lord Ailsa de revenir aux professionnels, et dès lors il enleva tous les prix.

La faculté maîtresse du jockey de mer est une finesse d'observation, et, si l'on peut dire, de doigté, absolument merveilleuse. Le vrai capitaine de yacht est un artiste qui n'ignore rien des ressources de son instrument. On se figure ainsi nos grands corsaires malouins. La force du courant, celle de la marée, le plus léger changement de vent, la position des adversaires, il voit tout à la fois. Le moindre élément devient pour lui un facteur de changements dans la voilure et le motif d'un tour de roue. C'est qu'un instant d'inattention, une seule minute perdue, décident parfois du succès!

Aussi n'y a-t-il rien de délicat et d'attachant comme ces luttes courtoises, de capiteux comme ces triomphes à la mer. Ceux-là seuls connaissent la joie de vivre par tous les pores et les ivresses du plein air, qui ont suivi une course au large, à la condition d'en savoir lire les péripéties.

Que si l'intérêt de la lutte est international, il devient épique. Rien n'en peut alors donner l'idée, pas même le drame d'une vraie bataille, toujours confus et indistinct au spectateur. Chose curieuse : de même que les jockeys du turf viennent de Newmarket, les spécialistes de la course en mer sont pour la plupart des pêcheurs de Colchester, qui,

tous les ans, s'exercent à la manœuvre du yacht, après la saison des huîtres. Les gens de Colchester sont des loups de mer, personne n'en doute. Mais croit-on que ceux de Cancale et de Saint-Servan ne les vaudraient pas, après un entraînement approprié? C'est à voir en tout cas; et il y a là du bon prestige national à gagner, sans effusion de sang ou de larmes.

Aussi, toutes les fois que revient une grande course navale pour la Coupe de l'*America,* est-ce un crève-cœur nouveau de se dire que la France n'y sera pas représentée. Il serait si simple de faire, par souscription, ce qu'un sac d'écus ne peut ou ne veut pas faire seul, et de construire un yacht de 80 tonneaux qui montre notre pavillon à Sandy-Hook!... Trop simple, sans doute. On croit bien plus malin d'y montrer, de loin en loin, un cuirassé de vingt millions, déjà vieux avant qu'on l'ait lancé, et qui ne sera jamais sérieusement mis à l'épreuve, jusqu'au jour peut-être prochain où le premier pétard le coulera comme un galet.

Ancre.

Cowes. — La rade et le mouillage des yachts.

V

LES YACHTS ANGLAIS — LA MECQUE DU YACHTING ET LA CROISIÈRE ANNUELLE

La première mention d'un bateau de plaisance qu'on trouve dans les annales de l'Angleterre remonte au XVIe siècle et à la reine Élisabeth. Elle possédait un petit navire construit à Cowes, île de Wight, et l'avait baptisé le *Rat-de-Wight*. Tous ses successeurs eurent également leur bateau personnel. Il faut néanmoins arriver à Charles II pour rencontrer, avec le mot même de *yacht*, venu de Hollande, le goût du yachting proprement dit. La Compagnie néerlandaise des Indes lui avait offert, en 1660, un bateau gréé en sloop, la *Mary*. Charles II s'en fit construire un autre, à Lambeth, par Phinéas Pett, célèbre architecte naval, et l'appela la *Jamaïe*.

Cette *Jamaïe* fit, en 1662, contre le *Bezan*, yacht hollandais, une

course restée célèbre, grâce au chroniqueur Samuel Pepys. « Je suis allé par eau à Woolwich, écrit-il dans son fameux journal, et j'ai vu le yacht construit sur les plans du commissaire Pett. Ce yacht est parti de Greenwich avec le bateau hollandais *Bezan* pour essayer qui irait le plus vite. Avant de dépasser Woolwich, le hollandais avait un demi-mille d'avance; mais au retour de Gravesend, le roi, qui gouvernait en personne, l'a battu de trois milles, — de quoi tout le monde était bien content. »

Sur le steamer de Southampton à Cowes.

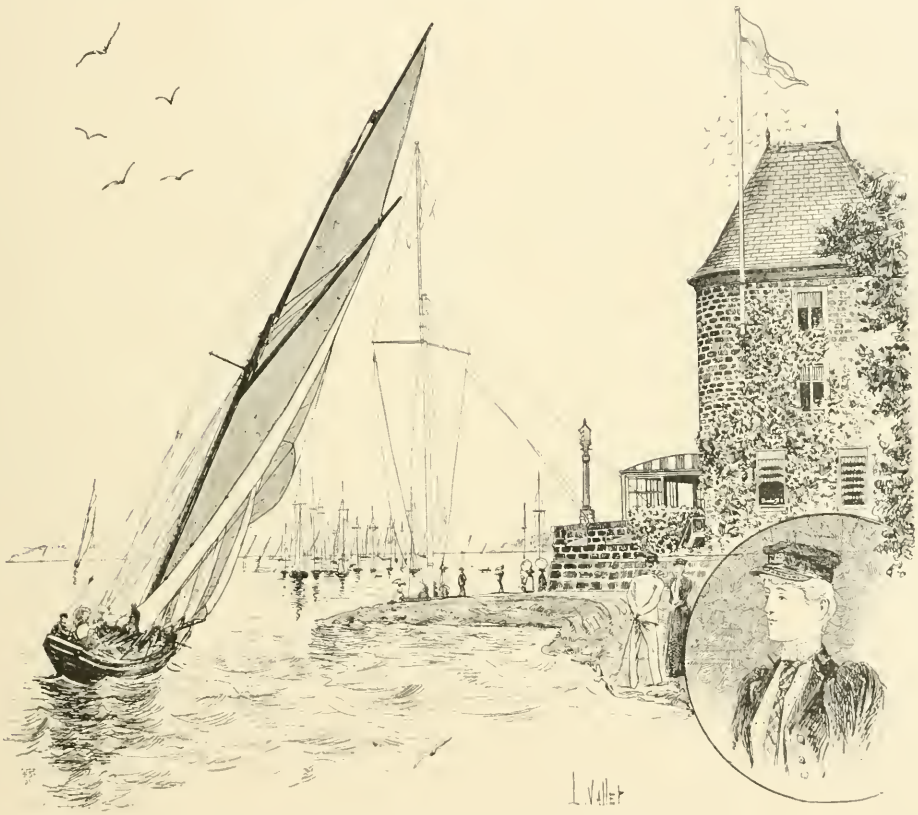
A la suite de cette première victoire, Charles II prit un goût de plus en plus marqué pour la navigation de plaisance. De 1662 à 1682, en vingt ans, il ne fit pas construire à Portsmouth, Chatam, Greenwich, Rotherithe et Woolwich moins de treize autres yachts de 25 à 150 tonneaux. Ces bateaux s'appelaient le *Cleaveland,* la *Charlotte*, la *Kitchen,* le *Fubbs,* l'*Henrietta,* la *Mary* (deuxième du nom), le *Queenborough*, la *Catherine* et l'*Ile-de-Wight*.

D'autres yachts furent construits à Cowes et Southampton pendant le XVIIIe siècle. L'année 1720 vit se fonder à Cork, en Irlande, le premier cercle nautique, sous le nom de *Water Club*. Ce cercle réservait à ses membres, à leurs femmes et à leurs filles, le droit de porter son uniforme. Il ne paraît pas avoir exercé d'influence appréciable hors de sa région et s'éclipsa bientôt. Le club actuel de Cork (Queenstown) prétend toutefois en être l'héritier direct.

Vers 1810 se constitue à Cowes le *Yacht Club*, et à cette date doit être fixée l'organisation définitive du yachting. C'est alors que furent élaborés les premiers règlements relatifs aux courses en mer. Le chiffre des souscripteurs fut d'abord de cinquante, et l'on a pu dire qu'ils formaient vers 1812 tout le yachting du globe. Mais

presque aussitôt, après 1815, le club, grossi d'un grand nombre d'officiers de marine en réforme par suite de la paix générale, prit une importance réelle et devint une véritable institution nationale.

Dès l'origine, il avait reçu de notables privilèges, notamment ce-



Cowes : la tour du château du *Royal Yacht Squadron*.

lui d'arborer sur ses bateaux le pavillon blanc rayé de rouge de la marine anglaise, et de pénétrer dans les bassins de la flotte. En 1883, il obtint le titre de *Royal Yacht Squadron*, qui lui assignait son véritable caractère d'annexe volontaire à l'armée navale, et en 1851, prit à bail le château de Cowes, pour l'aménager à son usage. Ses progrès furent rapides : il compta bientôt plus de quatre cents membres possédant chacun un ou plusieurs yachts.

Néanmoins, pendant un quart de siècle, son existence fut purement locale. A ses yeux, le monde du sport nautique était circonscrit par la rivière de Southampton et l'île de Wight. C'est là, dans le *Solent*, que se donnaient toutes les régates. Aussi la construction des bateaux de plaisance, tout en se perfectionnant d'année en année, restait-elle conforme aux types traditionnels qui avaient cours au commencement du siècle. Pour vivifier cet art, il fallut l'élément nouveau, inattendu, que les bateaux américains apportèrent tout à coup dans le yachting. C'est en 1851 que s'accomplit cette révolution. Elle marque dans l'histoire de la navigation de plaisance une date véritablement mémorable et ouvre une ère nouvelle, celle du yachting international. On reviendra sur ce point, en contant l'histoire de la « Coupe de l'*America* ». Bornons-nous à constater ici que la victoire imprévue de la goélette américaine eut en Europe un prodigieux retentissement. Elle galvanisa, on peut le dire, le yachting français et en même temps donna une impulsion féconde au yachting britannique. De toutes parts, on se mit à étudier les lois de la statique navale, on combina des formes nouvelles, on institua des clubs nautiques. Ce fut, dans le ciel un peu gris et monotone du yachting primitif, un coup de tonnerre comparable à celui de Sadowa dans l'histoire militaire de l'Europe. Et tel est le lien étroit qui rattache le yachting à la marine de guerre et de commerce, que l'influence de cet événement s'exerce encore, au moins indirectement, sur la construction des croiseurs de combat et de transport, des torpilleurs et des cuirassés.

Dès l'année suivante, des clubs nautiques se fondaient à Londres, à Kingstown, à Plymouth et dans vingt autres ports anglais. Southsea, Douvres, Glasgow, Liverpool, Belfast, Bristol, Falmouth, Weymouth, Harwich, Birkenhead, Rothsay, Southampton, Torquay, Bangor, Ryde, Hull, Gravesend eurent bientôt leurs régates annuelles, presque aussi illustres que celles de Cowes.

Cette jolie petite ville n'en est pas moins restée en quelque sorte « la Mecque du yachting ».

L'île de Wight est le jardin du Royaume-Uni. Ainsi que les îles

Normandes, elle baigne dans les eaux tièdes du Gulf-Stream; son aspect, sa flore, son climat sont d'une terre méridionale plutôt que d'un lambeau détaché d'Albion. Une chaîne de collines qui court de l'est à l'ouest la divise en deux régions bien distinctes : au nord c'est encore le Hampshire, tempéré par la douceur maritime; au midi une

Carte marine de l'île de Wight.

sorte de comté de Nice britannique, bien abrité des autans et chauffant au soleil ses hautes falaises blanches. Les médecins, en hiver, y envoient leurs malades. Une jolie rivière, la Médina, descend de la chaîne centrale entre les prés verdoyants. Un chemin de fer à trois branches relie les stations les plus notables : Ryde et Ventnor, Sandown, Newport et Cowes, Wootton et Wippingham, Freshwater et Yarmouth. Tous ces bourgs sont des nids de villas étagées parmi les pelouses et les buissons fleuris. Des maisonnettes de rien, par-

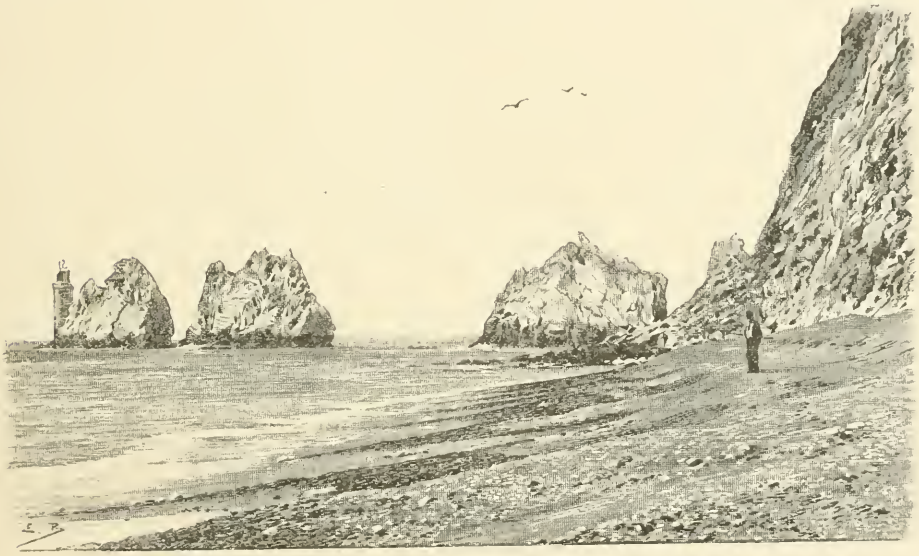
fois de simples gourbis de bois et de terre, mais si bien drapés de vigne vierge et de clématite, qu'on n'en voit plus qu'un toit rouge, une girouette et une baie vitrée. Çà et là un château, une ruine pittoresque, une résidence royale comme Osborne, un gouffre riant comme le Chine de Shanklin, un récif fameux comme les Needles.

Le tour de l'île en bateau à vapeur est une promenade de quatre heures (environ 65 milles marins). Quant à la traversée du Solent, qui la sépare de la grande terre, c'est l'affaire de trente minutes entre Portsmouth et Ryde, de cinquante entre Southampton et Cowes. Un brise-lames naturel dominé par Hurst-Castle protège au sud-ouest ce bras de mer contre l'Atlantique; il forme ainsi une sorte de lac maritime ou de rade extérieure en avant de Southampton, Gosport et Portsmouth d'un côté, de Yarmouth, Cowes et Ryde sur l'autre rive. C'est une nappe d'eau superbe, assez vaste pour que les vents y jouent librement, assez profonde pour que les plus gros cuirassés y puissent évoluer à l'aise et néanmoins abritée de toutes parts.

Cette nappe d'eau unit le plus beau port de guerre de la Grande-Bretagne à son plus beau port de commerce et à son île la plus charmante. La navigation de plaisance était tout indiquée dans un pareil bassin. Elle devait nécessairement y naître et n'y a pas manqué, par une application visible de la loi qui lie partout la fonction à l'organe.

De juillet à septembre, le Solent présente un spectacle merveilleux. Les plus beaux yachts de l'Angleterre, petits ou grands, s'y donnent rendez-vous. A perte de vue, sur 15 ou 20 milles carrés d'eau brillante, ce ne sont que goélettes et sloops, cotres et yawls à l'ancre ou sous voiles; et ces bateaux de tous les tonnages, de toutes les formes connues, ont, du premier jusqu'au dernier, l'aspect élégant et fin qui distingue le navire de plaisir du navire de travail. Les bordages sont fraîchement peints et relevés d'un liston d'or, les voiles sont blanches, les parquets bien lavés, les agrès neufs, les cuivres étincelants. Des femmes et des enfants en toilette printanière campent sur le pont parmi les sièges cannés et les lai-

nages aux couleurs vives. Des canots filent, chargés de jeunes filles et de fleurs. Des rires cristallins s'envolent sur les eaux parmi le cliquetis des goûters en pleine brise. On dirait dans le décor du siècle une Cythère moderne, une de ces fêtes galantes rêvées par Watteau, mais où les flanelles rayées et les casquettes de laine auraient pris la place des vestes de soie et des chapeaux à plumes. Mille embar-



Pointe sud-ouest de l'île de Wight : *The Needles* (les Aiguilles).

cations minuscules vont et viennent entre ces salons flottants. Au mouillage on se visite, on voisine, on échange des gâteaux et des verres de vin muscat; ou bien le yacht, déployant ses ailes, prend un air de vent et court des bordées d'une rive à l'autre.

Cowes, à l'embouchure de la Médina, est le centre de ce tourbillon mondain. C'est là que se sont établis plusieurs cercles nautiques : le *Royal Yacht Squadron*, le *London Yacht Club*, le *Medina Club* et autres. Les chantiers de construction les plus renommés, les ateliers de voilerie, les magasins d'approvisionnements sont, avec les hôtels et les maisons meublées, l'industrie presque exclusive du pays. On n'a pas encore mis pied à terre que les noms fameux de

Lapthorn et d'Atkey éclatent au-dessus des toits en lettres aériennes. Aux devantures des boutiques ce ne sont que fanaux, compas de mer, baromètres, lochs brevetés, fourneaux portatifs, rouleaux de filin, engins de pêche, vareuses de laine et boîtes de conserve. Sur les quais, dans les rues étroites, à la porte des maisons, des gens de mer d'une espèce particulière, roses, bien tenus, alertes et farauds. Le long de la plage, des hôtels, des cercles, des villas meublées, Partout des mâts, des pavillons, des pavois flottant à la brise.

Un joyau, cette plage de sable fin bordée d'une pelouse en pente douce derrière laquelle s'étagent les maisons dans un fouillis de vieux arbres moussus. Nous lisons sur une pierre commémorative que la pelouse a été donnée à la ville par un bon citoyen pour le bien-être et l'agrément de ses habitants et de ses hôtes, « à condition qu'elle ne soit jamais appliquée à des usages mercenaires ». Voilà un homme qui connaissait son métier de donateur! Il savait qu'un terrain libre de bâtisses est comme le poumon d'une ville et qu'il ne faut pas y toucher quand on a le bonheur de le posséder sain. Sur son gazon frais tondu des enfants jouent, des couples flirtent, tandis qu'au loin, sur la mer bleue, les voiles des yachts s'espacent comme un vol de colombes.

A la pointe du petit cap qui sépare la ville proprement dite de la plage se dresse la Casbah de cette Mecque du yachting, son sanctuaire et son berceau, le siège social du *Royal Yacht Squadron*. C'est un vieux château fort bâti par Henri VIII, mais il n'en reste qu'une tour à poivrière drapée de lierre et flanquée de constructions modernes. Le rempart est maintenant un jardin en terrasse, où d'innombrables fauteuils de rotin, bien alignés, remplacent les couleuvrines; dans la fraîcheur des oubliettes, les vins du Bordelais et de la Bourgogne attendent seuls l'exécution; les corps de garde se sont transformés en officines gastronomiques, où des maîtres queux français, bardés de blanc, soutiennent, la broche au poing, l'honneur de la cuisine nationale; les casemates sont devenues des salons et bibliothèques fastueusement décorés d'aquarelles sportives et de portraits historiques.

COWES : LE CHATEAU DU *ROYAL YACHT SQUADRON*

D'autres cercles nautiques s'égrènent le long du quai, entre les hôtels. Ils ont aussi leur terrasse vitrée, leur jardin en pente douce, leur mât de pavillon, et surtout leur télescope. Car la grande affaire de Cowes, spécialement pendant la première quinzaine d'août, est la course à la voile qui se poursuit en mer et dont on vérifie les progrès la lorgnette aux yeux. Chaque club a son jour, ses prix, son programme illustré aux couleurs des bateaux engagés dans la course, avec le tonnage et la lettre de chaque yacht et son allégeance.

Le matin, à huit heures, pour peu qu'on s'attarde au lit, on a été réveillé par l'artillerie roulante des yachts saluant leur pavillon l'un après l'autre. A neuf heures quarante-cinq, le canon tonne sur la plage même, au pied du mât de départ. C'est le coup d'appel pour inviter les concurrents au branle-bas de bataille. Un peu plus tard le pavillon du club sera hissé pour annoncer les cinq minutes de grâce avant le *flying start*, ou départ sous voiles, et à dix heures précises un second coup donne le signal définitif. Comment ignorer ce qui se passe?... Tout le monde est aux fenêtres, aux balcons, sur le pont des bateaux; tout le monde lorgne les partants.

Le parcours est habituellement de 25 à 40 milles, aller et retour, entre la rade et le bateau-limite qu'il faut virer après avoir doublé telle ou telle bouée. Pour les grands prix seulement il contourne l'île entière. Selon la force du vent, il peut exiger de quatre à six heures, ou davantage. Entre le déjeuner et le dîner, Cowes tout entier le suit à la lunette. Au moment où le yacht qui tient la tête, toutes voiles dehors, rentre et franchit la ligne, un coup de canon appuie son arrivée. Il en est de même pour les yachts qui suivent et parmi lesquels peut se trouver le vainqueur s'il reste dans les conditions de temps fixées par son allégeance. C'est le drame de la journée. Chacun l'a suivi avec un intérêt qui n'a rien d'artificiel ou de morbide, car le pari, cette plaie des courses, n'est pas de mise pour les régates en mer et y reste, en tout cas, chose exceptionnelle.

Le soir on descend à terre; on se répand dans les villas et les clubs, où les dames sont admises, et qui se transforment en décamérons nautiques. Ainsi passent les jours d'août. La semaine de

Un « corinthian. »

Cowes répond dans le monde nautique à celle d'Ascot dans le monde hippique, ou, pour mieux dire, à celle du Grand-Prix de Paris, car c'est une clôture de saison. Il y a bien encore quelques courses dans les ports voisins, mais le plus fort est fait, et la fin du mois venue, les yachts se dispersent, soit pour entreprendre quelque voyage isolé, soit pour rentrer au port d'attache. Beaucoup ont entamé la campagne dès le mois de mai et suivi d'un bout à l'autre la croisière qui longe pendant l'été toute la côte sud et ouest de l'Angleterre.

Les choses sont en effet arrangées de telle façon, qu'un yacht de course puisse, durant la saison, participer à toutes les épreuves importantes. Aux premiers jours du printemps le rendez-vous est dans l'estuaire de la Tamise, vers Erith ou Gravesend. Après quelques courses organisées par les cercles nautiques de Londres, la flottille gagne l'entrée du fleuve au commencement de juin, pour suivre la première grande épreuve, sur 45 milles, entre South-End et Harwich. C'est là que se montrent et se font juger les nouveaux yachts, ceux qui affichent l'intention, ou la prétention, de battre les vainqueurs de l'année précédente. Viennent ensuite les régates de Douvres, dirigées par le club des Cinq-Ports, et qui durent deux jours. Puis la flottille appareille pour l'ouest, double le Land's-End, et, par le canal Saint-Georges, remonte vers Liverpool. L'estuaire de la Mersey n'est pas précisément, avec son énorme trafic et ses violentes marées, le champ d'évolutions le plus séduisant du monde; aussi beaucoup de yachts vont-ils attendre à l'île de Man le résultat de ces régates. Deux jours plus tard ont lieu celles de Barrow, dans la baie toute voisine de Morecambe. On repart pour doubler le Mull de Galloway et pénétrer dans la Clyde. A ce moment l'été bat déjà

son plein, et sur les eaux écossaises les nuits sont alors si claires et si courtes, qu'on se sent en quelque sorte tout près du pôle. Deux semaines ne sont pas de trop pour les nombreuses épreuves arrangées par les grands cercles nautiques du Nord; après quoi l'escadre met le cap au sud-ouest et se dirige vers l'Irlande. Belfast et Kingstown ont successivement sa visite; puis c'est le tour de Mumbles, sur le canal de Bristol.

Enfin on rentre dans la Manche. Falmouth et Plymouth donnent leurs régates, qui mènent les yachts jusqu'à la fin de juillet et à la semaine de Cowes. Dans ces quatre-vingts jours d'épreuves successives, organisées par des sociétés puissantes, trois cent vingt mille francs de prix en argent, sans compter d'innombrables objets d'art, ont été distribués aux vainqueurs. Il n'est pas rare qu'un seul yacht en gagne dans la saison vingt-cinq ou trente. L'usage veut qu'en rentrant au port d'attache il se pavoise d'autant de guidons qu'il a remporté de victoires.

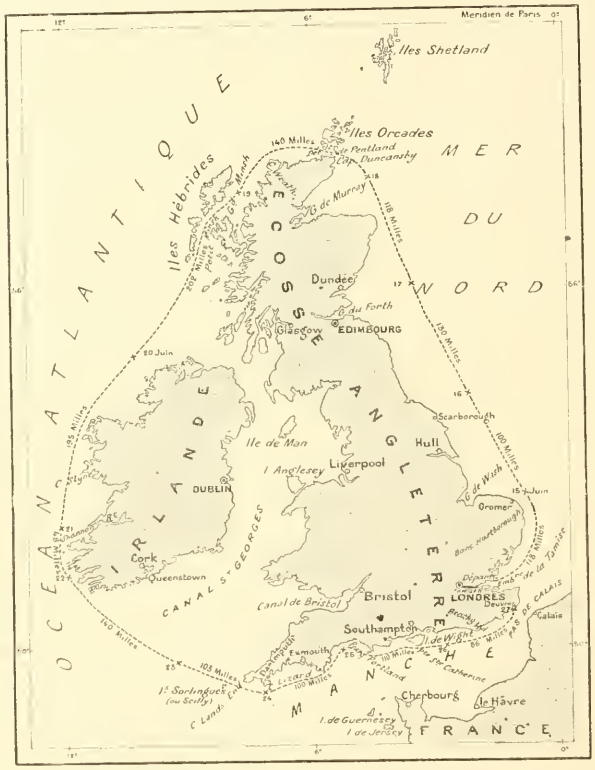
Présentement, le yachting anglais comprend plus de 6000 bateaux à voile ou à vapeur, d'un tonnage total de 165000 tonneaux (1), représentant une valeur d'au moins 150000000 de francs, et donnant, directement ou indirectement, de l'emploi à 35000 hommes. Les perfectionnements qu'il a apportés dans la construction, l'aménagement, la sûreté et la vitesse des navires de plaisance sont sans nombre; il est impossible d'évaluer en argent l'importance de ces perfectionnements, ou leur répercussion sur le progrès général; on peut dire de quelques constructeurs anglais, et

Une « yachting lady. »

(1) 35 de ces yachts jaugent plus de 500 tonneaux; 24 de 400 à 500 tonneaux; 52 de 300 à 400; 88 de 200 à 300; 250 de 100 à 200; 131 de 75 à 100; 240 de 50 à 75; 144 de 40 à 50; 238 de 30 à 40; 309 de 20 à 30; 37 de 15 à 20; 556 de 10 à 15; 930 de 5 à 10. Le reste jauge moins de 5 tonneaux, ou n'est pas classé. Un tiers de ces bateaux, en moyenne, est à vapeur.

notamment de MM. Ratsey, Fife, Nicholson, Harvey, qu'ils rendent à l'art naval et par suite à la civilisation, par leur recherche incessante du mieux, des services inappréciables.

M. Ratsey a toujours visé à combiner les avantages des formes effilées avec ceux que présentent les bateaux plats; il a réussi à



Carte du parcours de *Genesta* pour la Coupe du Jubilé de la Reine.

résoudre ce problème délicat dans les yachts illustres qui s'appellent ou se sont appelés *Cambria, Vanguard, Corinne, Vol-au-Vent, Kriemhilda*. M. Fife représente l'intransigeance britannique dans l'art naval; ses bateaux sont restés fidèles au type traditionnel du yacht étroit et long, à quille profonde. M. Harvey et M. Nicholson se préoccupent plus particulièrement d'abaisser le centre de gravité de leurs yachts en leur donnant beaucoup de creux.

18 90.

ROYAL YACHT SQUADRON

REGATTA.

ON TUESDAY, AUGUST 5th,

HER MAJESTY'S CUP

For all Yachts belonging to the Royal Yacht Squadron. Old Queen's Course To start underweigh.
Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances, with this variation, that the Sailing Committee will handicap (without appeal) the Vessels entered as they shall deem just.

ENTRIES TO CLOSE ON FRIDAY, 1st AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES.

ON WEDNESDAY, AUGUST 6th,

R.Y.S. PRIZES OF £125,

For all Yachts of not less than 30 tons, belonging to any recognized Yacht Club. £75 to go to the first vessel arriving within her time. £50 to go to the winner by time of another rig Old Queen's Course. Three to start or no race
To start underweigh. Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances.
Two Yachts of each rig to start or only one prize of £100 will be given.

ENTRIES TO CLOSE ON FRIDAY, 1st AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES

ON THURSDAY, AUGUST 7th,

THE TOWN PRIZES OF £100,

Presented by the Inhabitants of the Town of Cowes,

For all Yachts of not less than 30 tons, belonging to any recognized Yacht Club. £70 to go to the first vessel arriving within her time, and £30 to go to the winner by time of another rig. Queen's Course. To start underweigh.
Y.R.A Rules, Scale, and Allowances. Two Yachts of each rig to compete or only one prize of £100 will be given

ENTRIES TO CLOSE ON FRIDAY, 1st AUGUST, AT MIDNIGHT NO POST ENTRIES

FIREWORKS IN THE EVENING.

ON FRIDAY, AUGUST 8th,

R.Y.S. PRIZES OF £100,

For all Yachts of not less than 30 tons, belonging to any recognized Yacht Club. Y.R.A Rules, Scale, and Allowances, with this variation, that the Sailing Committee will handicap (without appeal) the vessels entered as they shall deem just. £70 for the first vessel arriving within her time, £30 for the first vessel of rig other than the winner. Two vessels of each rig to start or only one prize of £70 will be given Three to start or no race To start underweigh. Old Queen's Course

ENTRIES TO CLOSE ON TUESDAY, 5th AUGUST, AT MIDNIGHT NO POST ENTRIES

R.Y.S. PRIZES OF £50,

For all Yachts of 20 rating, belonging to any recognized Yacht Club. £35 to go to the first vessel, £15 to the second vessel Course:—Round the Peel Buoy, Hill Head Buoy, Calshot Light Ship, and Lepe Buoy, twice round
Three to start or no race. To start underweigh. Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances.
Helmsmen to be amateurs who are members of a recognized Yacht Club.

ENTRIES TO CLOSE ON TUESDAY, 5th AUGUST, AT MIDNIGHT NO POST ENTRIES

Entrance Fee for each Race £1 1s. To be paid at the time of Entry.

Further Particulars may be obtained at the time of Entry, by application to the Secretary, R.Y.S. Castle Cowes

N.B.—The Sailing Committee reserve to themselves the right of making such alterations in the arrangements or regulations that they may deem necessary

AFFICHE DES RÉGATES DONNÉES PAR LE *ROYAL YACHT SQUADRON* EN 1890

Les sociétés nautiques de la Grande-Bretagne sont innombrables et il serait sans intérêt d'en dresser ici la nomenclature complète. Nommons seulement parmi les plus importantes, après le *Royal Yacht Squadron,* le *Thames Club,* de Londres; le *Northern Club,* de Rothsay; le *Western of England,* de Plymouth; l'*Eastern Club,* d'Edimbourg; le *Harwich,* le *London Club,* le *Southern Club*, de Southampton; le *Mersey Club*, de Liverpool; le *Victoria Club*, de Ryde; le *Welsh Club,* de Carnarvon; le *Yorkshire Club*, de Hull; le *Temple,* de Londres; l'*Albert* et l'*Alfred Clubs,* de Southsea; le *Barrow Club,* le *Channel-Islands*, de Jersey; le *Cinque-Ports*, de Douvres; le *Clyde Club,* de Glasgow; le *Cornwall Club*, de Falmouth; le *Dart Club*, de Dartmouth; le *Dorset,* de Weymouth; le *Forth Club,* de Granton; le *Highland Club*. d'Oban; l'*Irish Club* et le *Saint-George,* de Kingstown; le *Southampton Club*, le *Torbay Club*, l'*Ulster Club*, de Bangor; l'*Alexandra*, de Southend; le *Corinthian,* d'Erith; le *Medway*, de Rochester; le *New-Thames,* de Gravesend. Le droit d'entrée varie, dans ces sociétés, de 2 à 100 guinées et la cotisation annuelle de 1 à 12 guinées.

Il y a annuellement trois coupes de championnat maritime dites « Coupes de la Reine », courues dans les eaux britanniques : la première à Queenstown, pour yachts de tout tonnage; la seconde à Cowes, réservée aux bateaux du *Royal Yacht Squadron;* la troisième à Portsmouth, réservée aux bateaux du *Corinthian Club.* Disons à ce propos que dans la langue nautique de l'Angleterre, le mot *corinthian* équivaut à *amateur;* il indique un homme qui navigue pour son plaisir et non pour une rémunération. Certaines sociétés n'admettent qu'un seul matelot salarié sur les yachts de course au-dessous de 15 tonneaux, encore ne doit-il pas toucher le gouvernail. Partout il est de règle qu'un *amateur* ou *corinthian* soit à la barre, dans les courses.

A l'occasion du Jubilé de la reine Victoria, le *Thames Club* a offert un prix de 1 000 livres sterling pour une course à la voile autour du Royaume-Uni, en laissant à bâbord les terres de Grande-Bretagne et d'Irlande, sur un parcours d'environ 1 600 milles. Départ de South-End; arrivée à Douvres; les yachts partant à l'ancre ou sans voiles, à leur choix, et signalant leur passage aux sémaphores de la côte.

Le 14 juin 1887, à midi 25 minutes, le départ s'effectue. Le treizième jour, 27 juin, à 5 heures 15 minutes et 30 secondes du matin, *Genesta* arrivait première, ayant accompli le parcours (1 590 milles marins) en 12 jours 17 heures 0 minute et 15 secondes.

La goélette *Aline*, au prince de Galles.

Parmi les croiseurs de plaisance rapide, les derniers modèles sortis des chantiers britanniques sont *Amphitrite*, goélette de 125 tonneaux, au colonel Mac-Grégor, et *Wendur*, yawl de 143 tonneaux, à M. T. West.

Comme grands yachts de course proprement dits, les bateaux à la mode sont présentement *Valkyrie*, 77 tonneaux, à lord Dunraven;

Samæna, 83 tonneaux, à M. Langrishe; *Yarana*, 58 tonneaux, à M. P. A. Ralli; *Irex*, 98 tonneaux, à M. John Jameson; *Deerhound*, 40 tonneaux, à M. Nottage; *Mohawk*, 40 tonneaux, au colonel Bagot. Parmi les 20 tonneaux : *Dragon*, à M. Hill; *Windward*, à M. R. Cross; *Mimosa*, à MM. Cox et Campbell; *Vréda*, à M. Hodgens. Parmi les 10 tonneaux : *Decima*, à M. Saint-Julien Arabin; *Yronne*, à M. Donaldson; *Darthala*, à M. Inglis; *Doris*, à MM. Allan frères. Parmi les 6 tonneaux : *Coila*, à M. Stephen; *Orcad*, à M. Jameson. Parmi les 5 tonneaux : *Lollypop*, à M. Percival; *Fair Geraldine*, à M. Ames. Enfin, *Humming bird*, au capitaine Hughes, s'est montré le meilleur bateau au-dessous de 3 tonneaux, en gagnant vingt-six prix dans sa saison.

Quant au yachting d'agrément, il va de soi qu'il n'est pas moins bien représenté. En Angleterre, le yachting est non seulement un sport national, mais le complément en quelque sorte obligé de toute existence élégante. On pourrait citer des personnes qui possèdent un yacht sur lequel elles naviguent à peine ou sans y prendre le moindre plaisir, et qui l'entretiennent en quelque sorte par convenance. Hâtons-nous de dire d'ailleurs que c'est l'exception, et que l'Anglais, en général, aime le yacht et se livre au yachting avec passion.

Toutes les classes de la société sont représentées, en Angleterre, dans la liste des propriétaires de yachts, depuis les altesses royales et les pairs du royaume jusqu'aux marchands de la Cité. On trouve même un assez grand nombre de dames dans cette liste.

Citons seulement l'*Aline*, belle goélette de course de 216 tonneaux, au prince de Galles, qui, d'ailleurs, la monte assez rarement, mais la fait concourir souvent dans les régates données par les grands clubs; le *Sunbeam*, à lord Brassey, yacht à bord duquel le propriétaire a entrepris, par deux fois, un grand voyage, dont un autour du monde, avec toute sa famille. Nous reviendrons en détail sur la première de ces expéditions; disons ici que le *Sunbeam* est un grand trois-mâts à machine auxiliaire, jaugeant 532 tonneaux et mesurant 48 mètres de longueur. Ses grands voyages ont donné la preuve de ses excellentes qualités nautiques et de ses belles marches à la voile.

Le yacht à vapeur le plus rapide de l'Angleterre, en exceptant les embarcations construites sur le modèle des torpilleurs, est peut-être *Lady-Torpida,* de 735 tonneaux, appartenant à M. William Pearce, de Glasgow. C'est un grand vapeur de 65 mètres de long, tout en acier, à forme très élégante et dont l'intérieur est très richement emménagé.

Parmi les grands seigneurs anglais, propriétaires de yachts, citons encore le marquis d'Anglesey, avec la *Santa-Cecilia,* de 311 tonneaux; le duc de Hamilton, avec le *Thistle,* de 544 tonneaux, grand yacht généralement peint en blanc et qu'on est habitué à voir tous les ans au Havre ou à Trouville, pendant l'été. Nommons aussi le prince de Battemberg, gendre de la reine, propriétaire de *Sheila,* l'ancienne *Yedda,* qui appartînt à M. Ed. Blanc; le duc de Bedfort, avec la *Northumbria,* de 408 tonneaux; le duc de Saint-Albans, avec la *Cérès;* le comte de Ducie, avec *Monarch;* le comte de Shrewsbury, avec *Lady-Nell,* de 544 tonneaux, etc., etc.

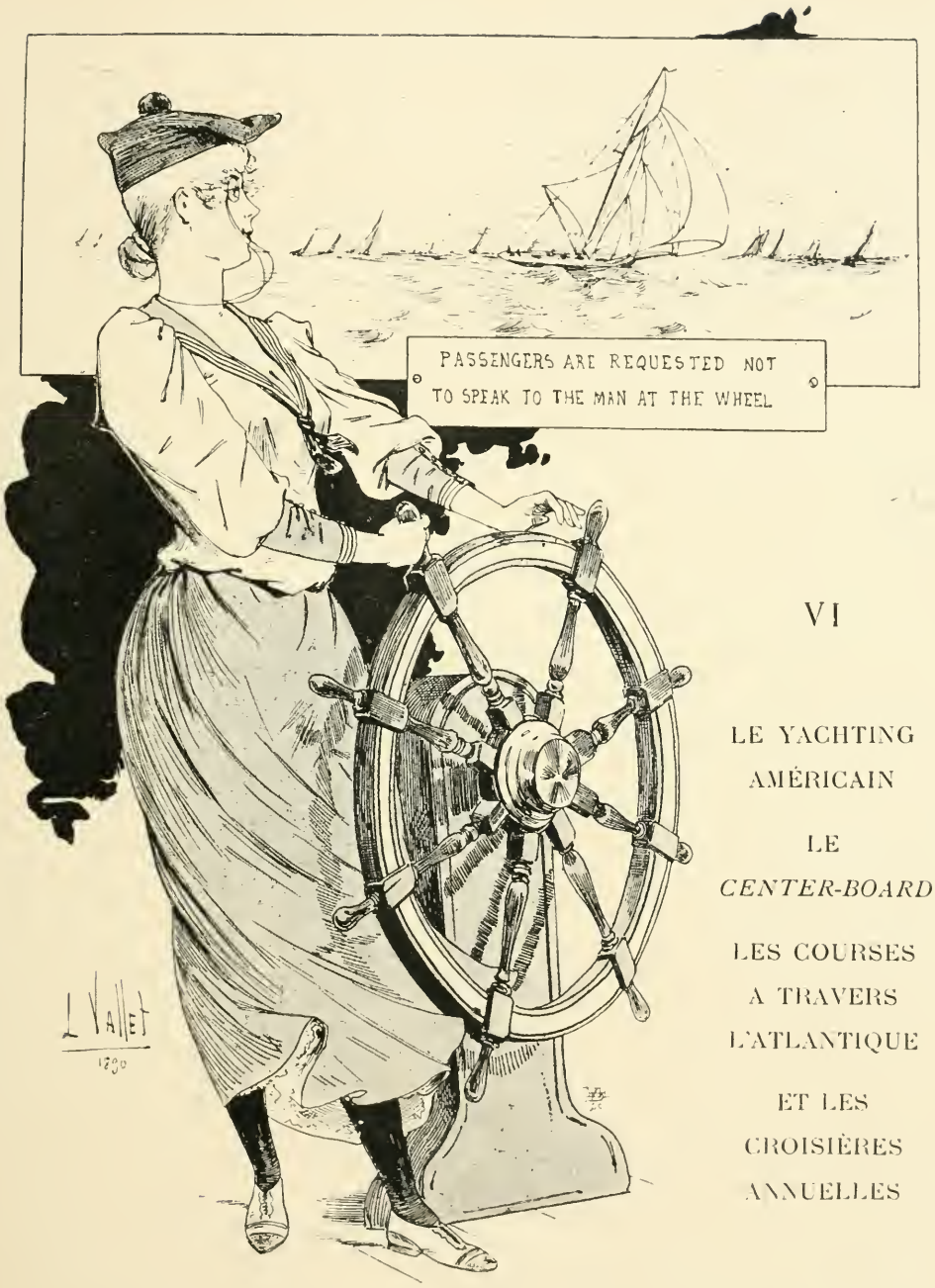
Un évêque anglican, le révérend J. R. Selwyn, évêque de Mélanésie, résidant à Auckland, parcourt les îles de son diocèse sur le *Southern-Cross* (la *Croix-du-Sud*), un yacht à vapeur de 205 tonneaux, lui appartenant en propre.

Parmi les plus beaux yachts appartenant à des dames anglaises, on doit citer *Palatine*, de 450 tonneaux, à Mrs Blanche Watney; *Golden-Eagle*, de 345 tonneaux, à lady H. Scott; *Garland*, de 273 tonneaux, à Mrs Yorke, de Portsmouth; *Dracéna*, goélette à voiles de 114 tonneaux, à miss F. Smith; *Nina*, goélette également à voiles, de 108 tonneaux, à Mrs Trego, de Cowes; *Surprise*, goélette de 200 tonneaux, à lady Vivian, etc. Chose curieuse et toute nouvelle, beaucoup de jeunes femmes ne se contentent plus de posséder un yacht, elles prennent l'art nautique à cœur et veulent en approfondir les mystères; elles savent tenir la roue et border une écoute; elles vivent sur le pont, font chaque jour leur pointe au large, et, quand il le faut, aident à la manœuvre. Il n'est plus rare de voir, dans les rades à la mode, des yachts à voile ou à vapeur montés par des équipages féminins. En août 1890, à Cowes, il y a eu des régates en mer réservées

aux dames, et la course des bateaux de service au-dessus de cinq tonneaux a été gagnée par *Nita,* avec miss Hunt Grubbe à la barre.

Pour finir cette rapide revue des yachts anglais, nommons encore le bateau de course, à voiles, qui nous semble mériter d'être cité, non plus pour ses succès aux régates, mais pour la perfection de ses formes et sa merveilleuse élégance : c'est *Miranda,* goélette de 139 tonneaux, bien digne en vérité de son nom; ce chef-d'œuvre de l'art naval a été construit en 1876 par J. Harvey, de Wyvenhoe; *Miranda* mesure 27^{m}75 de long sur 5^{m}50 de large. Elle a cessé de courir en 1887, pour passer au cadre de réserve, comme yacht de promenade; mais ce n'en est pas moins le plus beau des bateaux actuellement à flot, au point de vue esthétique. Ce qu'aucune explication ne peut rendre, c'est son aspect général, son assiette sur l'eau, l'harmonie de ses proportions et la coquetterie de son allure. *Miranda* est depuis quelques années la propriété de M. B. Hill, de New-York. Elle avait été primitivement mise sur chantier pour M. Sampson, de Cowes.

Insigne des membres
du *Royal Yacht Squadron.*



VI

LE YACHTING AMÉRICAIN

LE *CENTER-BOARD*

LES COURSES A TRAVERS L'ATLANTIQUE

ET LES CROISIÈRES ANNUELLES

Le yachting américain a des origines bien autonomes. Ce sont elles qui lui ont assuré, au point de vue de la vitesse, sa supériorité sur les bateaux de course de construction anglaise. En matière de

sport, en effet, pas plus qu'en matière d'art ou de science, on ne fait rien de durable et de grand par l'imitation servile. Les amateurs yankees l'ont compris. Pour mieux dire, leur histoire tout entière les amenait à s'ouvrir une route personnelle, indépendante de l'influence anglaise, résolument hostile même à cette influence. C'est pourquoi ils sont rapidement arrivés à battre les Anglais et à conserver, sur le yachting britannique, l'avance écrasante qu'ils avaient su prendre dès le début.

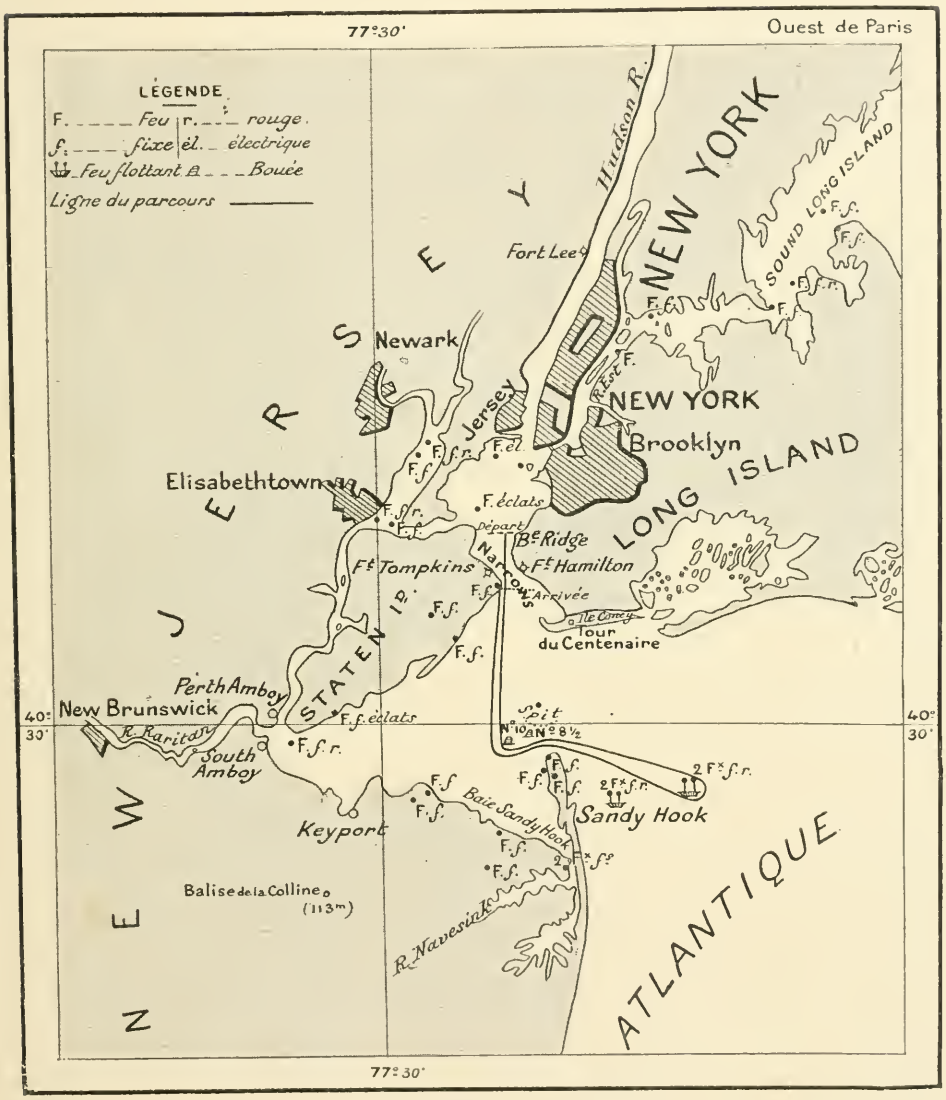
L'École nautique de New-York, — elle mérite bien ce nom, — est née, dans la première moitié de ce siècle, des conditions d'éloignement et de virginité qui isolaient les États-Unis du reste du globe et lui faisaient une loi d'abréger les distances. Réduite alors à une bande de territoire cultivé, sur le littoral atlantique, séparée de la côte californienne par d'immenses étendues de terre ou par des étendues de mer plus vastes encore, l'Union américaine apportait tous ses soins au perfectionnement de ses moyens de transport. C'est de cette préoccupation que naquirent ses paquebots à voiles, d'abord, puis ses *clippers* ou coureurs du commerce, enfin ses yachts de course et d'agrément.

Le premier service régulier de paquebots établi entre New-York et Liverpool date de 1816; c'était celui de la *Black Ball Line*, qui effectuait le trajet en 23 jours pour aller, en 40 jours au retour. Ses bateaux, d'un tonnage de 500 à 600 tonneaux, partaient le 1er et le 16 de chaque mois. Dès 1821, une concurrence s'instituait sous le nom de *Red Star Line :* elle avait un départ le 24 de chaque mois ; puis venait la *Swallow tail Line* (dont le nom même indique une modification systématique dans la forme du navire, effilé de l'arrière) et qui fixait au 8 ses départs mensuels.

En 1823, une ligne de paquebots à voiles s'établit entre New-York et Londres; en 1832, un service entre New-York et le Havre. Dès lors, le tonnage des paquebots grandit à proportion de leur clientèle croissante, et leur vitesse en raison des exigences de cette clientèle. En 1843, les États-Unis ont déjà l'*Ashburton*, de 1015 tonnes et le *Henry Clay*, de 1250 tonnes; trois ans plus tard, le

New-World, de 1 460 tonnes; en 1854, on arrive à 1 800 tonnes.

Jusqu'alors ces bateaux avaient pris le nom de *packet-ships*,



Carte marine de la baie de New-York.

c'est-à-dire « bateaux-poste ». Vers cette époque (1845-1855) s'établit l'usage de les dénommer *clippers*, — mot à mot « tondeurs de mer »,

— parce que tout, dans leur construction, est sacrifié à la vitesse et qu'il s'agit avant tout, par la finesse des formes, par le développement de la mâture et de la voilure, de gagner du temps sur les compagnies rivales. Les clippers ne faisaient pas seulement le service postal et les transports d'émigrants entre l'Europe et le Nouveau-Monde, ils servaient d'instrument à la spéculation sur les cotons et les laines, les bois et les huiles. C'était presque toujours, aux renouvellements de saison, une question vitale pour tel ou tel armateur, de jeter le premier sa cargaison dans la balance des prix. Si l'on ajoute, à ces éléments d'émulation, l'esprit sportif inné dans la race anglo-saxonne, on s'explique les courses vertigineuses auxquelles deux capitaines rivaux se livraient alors, soit à travers l'Atlantique, soit entre le golfe du Mexique et la baie de New-York, soit autour de l'Amérique du Sud. Quelques-uns de ces « lévriers de l'Océan », comme on appelait leurs navires, s'acquirent une renommée qui survit encore, après un demi-siècle. Citons : la *Comet*, le *Tornado*, le *Black Squall*, le *Flying Cloud*, le *Great Republic*, le *Challenge*, et surtout le *Sovereign of the Seas*, qui arriva à faire, en 22 jours, 6245 milles.

Des paris importants étaient presque toujours engagés sur ces clippers à l'occasion de chacun de leurs voyages : aussi les marins éprouvés qui les commandaient apportaient-ils dans cette lutte de tous les jours un amour-propre assez concevable. Quelques-uns prirent un rôle important, pendant la guerre de sécession, comme forceurs de blocus ou chefs de croisière. Tous ils étaient alors de véritables personnages, investis d'un prestige considérable, participant aux droits de fret et de passage, traitant les affaires au nom de leurs armateurs et représentant l'État comme agents postaux. Aussi, les Anglais eux-mêmes en étaient-ils venus, vers 1850, à reconnaître la supériorité des clippers américains, et l'on vit des maisons de Liverpool commander, sur les chantiers de l'Hudson, des navires à marche rapide, destinés au commerce du thé.

Ces mœurs, où le sport s'alliait au négoce, devaient naturellement donner naissance à un yachting particulier aux États-Unis, et

procédant de leur génie propre. C'est ce qui ne manqua pas. Le yachting surgit à New-York à peu près au même temps qu'en France, avec le *New-York Yacht Club*, fondé le 30 juillet 1844. Dès l'année suivante des régates étaient organisées dans la baie (1). Adoptant comme élément de jauge le tonnage de la douane américaine, le nouveau club laissait courir dans une classe unique goélettes et sloops, n'imposait pas de règles pour le gréement et accordait aux bateaux engagés 45 secondes d'allégeance par tonneau en moins. Le parcours des courses allait de Robbin's Reef à Bay Ridge, passait devant Stapleton, contournait la bouée de South-West Spit et revenait au point de départ. Chaque yacht payait 25 dollars d'entrée. Le prix était une coupe achetée sur le produit de ce droit.

Un yachtsman yankee.

Six goélettes et trois sloops prirent part à ce premier concours de vitesse : c'étaient *Cygnet*, 45 tonneaux, à M. Edgar; *Sybil*, 42 tonneaux, à M. Miller; *Spray*, 37 tonneaux, à M. Wilker; *Coquille*, 27 tonneaux, à M. John Jay; *Minna*, 30 tonneaux, à M. J. Waterbury; *Gimcrack*, 27 tonneaux, à M. J. C. Stevens; plus, les trois sloops *Newburgh*, 33 tonneaux, à M. Robinson; *Adda*, 17 tonneaux, à M. Rogers, et *Lancet*, 20 tonneaux, à M. Rollins.

Cygnet arriva premier, *Sybil* seconde, et *Gimcrack* troisième.

Ces régates avaient été suivies par des milliers de spectateurs; elles eurent un immense retentissement, et, bientôt, les adhésions au *New-York Yacht Club* furent si nombreuses, qu'il se trouva en état de se construire, dans Elysian-Fields, Hoboken, un véritable palais. C'est là que devait être désormais, pendant plus de vingt ans, le point de départ et d'arrivée de toutes les régates de New-York. Dès 1846, le

(1) Jusqu'alors il n'y avait eu que des manifestations isolées et parfois ridicules, comme celle du capitaine Crowninshield, de Salem, excentrique personnage qui visita l'Europe, en 1816, dans un bateau peint à tribord comme un navire de guerre et zébré sur l'autre flanc comme une face de clown, avec des rayures de couleurs diverses, des images de poissons et de monstres fantastiques.

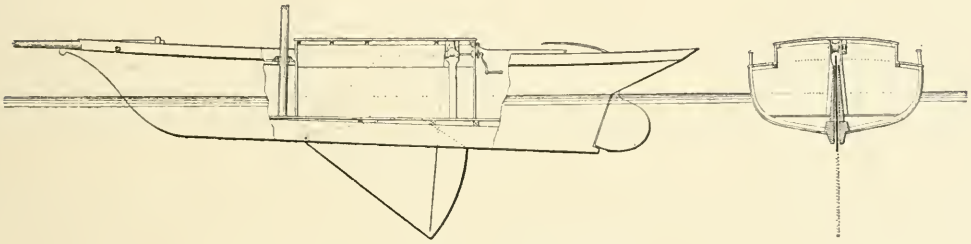
parcours fut modifié comme suit : d'Elysian-Fields à Stapleton, puis à Long-Island, puis au South-West Spit, avec retour à la bouée d'Elysian-Fields. L'importance du yachting comme élément de progrès naval avait été si bien comprise par le Gouvernement américain, qu'un acte spécial du Congrès, en date du 7 août 1848, reconnut officiellement le nouveau club. Cet acte porte que « le secrétaire de la Trésorerie autorisera les yachts servant exclusivement à la navigation de plaisance, et construits comme modèles d'architecture navale, à se rendre de port en port, dans les États-Unis, sans enregistrement ou déclaration quelconque au bureau des douanes. Ces yachts devront arborer un pavillon distinctif, de la forme, dimension et couleur prescrites par le secrétaire de la marine. Les propriétaires devront donner aux architectes navals de l'État toutes facilités pour examiner et, au besoin copier, les modèles desdits yachts ».

Le pavillon visé dans l'acte du Congrès est celui de l'Union américaine, avec substitution, dans le champ d'azur, d'une ancre pleine entourée de *quatorze* étoiles blanches (au lieu d'une étoile par État, que porte le pavillon fédéral).

En même temps qu'il organisait ses régates annuelles, le *New-York Yacht Club* avait institué, en 1846, des courses exclusivement réservées à ses membres, où toutes les embarcations devaient à la fois relever du club et être commandées et manœuvrées par des membres du club. Il était seulement permis d'embarquer un pilote de profession, lequel pouvait toutefois cumuler son emploi à bord avec celui de maître voilier. C'est dans la première de ces courses que le sloop *Maria*, depuis si célèbre, ouvrit sa carrière. Il avait été construit pour M. Robert Livingstone Stevens, commodore du *New-York Yacht Club*, le même qui devait, quelques années plus tard, devenir l'heureux propriétaire de l'*America*. La *Maria*, de 137 tonneaux, avait $33^{m}55$ de longueur, $8^{m}95$ de bau, $2^{m}50$ de creux; son tirant d'eau à l'arrière était de $1^{m}83$, de quelques centimètres à peine à l'avant; elle avait un avant très effilé, un arrière large et court, des fonds légers et fins, son mât avait $27^{m}75$ de haut; sa bôme $28^{m}95$ de long; son pic $15^{m}25$; sa bôme de foc $21^{m}35$. Sa voilure était faite à laizes

UN CLIPPER AMÉRICAIN. — LE *CHALLENGE* TOUTES VOILES DEHORS

horizontales, dans le but de diminuer la résistance auprès du vent. Sa barre d'écoute avait été garnie de bourrelets en caoutchouc pour amortir les chocs. Elle était lestée en plomb de chaque côté de la quille sur une longueur de 6 mètres. Enfin, la *Maria* était pourvue de deux semelles de dérive, ou *center-boards*, comme les appellent les Américains, une à l'arrière de son mât, l'autre près de l'étambot. Sa vitesse pouvait atteindre 16 nœuds en eau calme, par une brise modérée; mais comme la suite le démontra, la *Maria* était plutôt un bateau de course en rivière qu'un bateau de mer.



Profil et coupe d'un yacht à dérive.

Disons à ce propos que le premier bateau à dérive paraît avoir été construit à Boston, en 1771, pour le comte Percy, plus tard duc de Northumberland. L'innovation attira à ce moment l'attention de l'Amirauté britannique et motiva même quelques essais, au commencement de ce siècle, sur les chantiers de Deptford. Mais elle fut bientôt perdue de vue et oubliée en Europe jusqu'au moment où la victoire de l'*America* vint, en 1851, la remettre à l'ordre du jour.

On sait que la semelle de dérive proprement dite consiste en une planche plus ou moins large et longue, passant dans une rainure ménagée au fond du bateau et pouvant sortir ou rentrer à volonté, de manière à former une quille supplémentaire. Tantôt il n'y a qu'une semelle de ce genre, tantôt il y en a deux, que les Américains appellent alors *double center-board*. L'avantage de cette quille mobile est précisément de s'effacer si le bateau navigue sur des fonds bas, en lui laissant, par suite, une grande liberté de mouvements. C'est

une construction particulièrement appropriée aux eaux de New-York, et qui a pu avoir son rôle essentiel dans l'évolution spéciale du yacht américain; mais une erreur commune est d'attribuer au *center-board*, exclusivement, des mérites qui appartiennent en réalité à un ensemble de qualités nautiques associées au *center-board.*

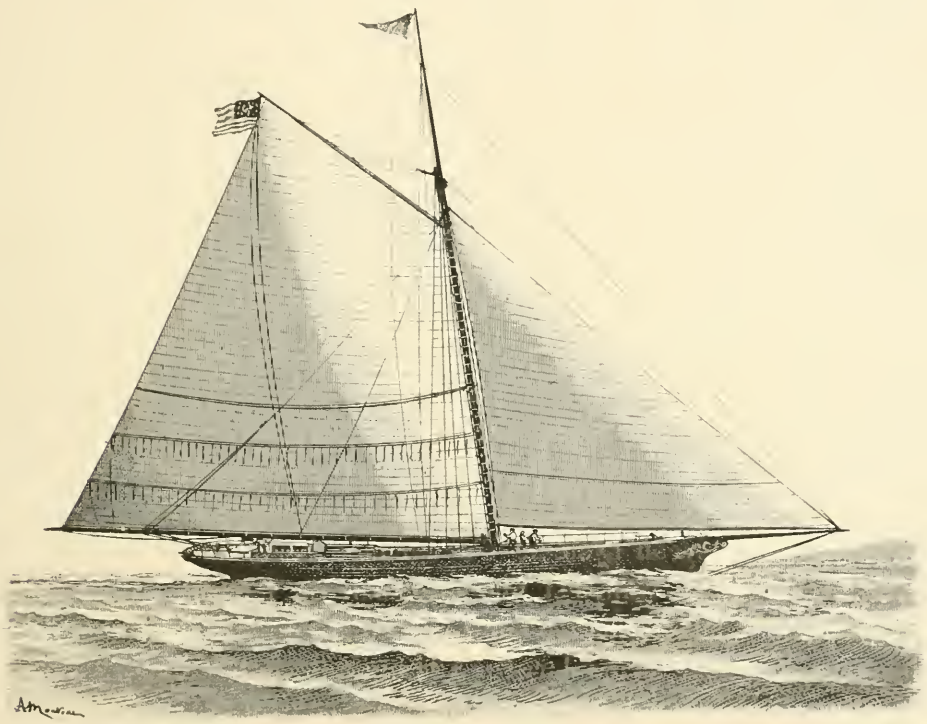
Beaucoup de gens s'imaginent, par exemple, que la semelle de dérive ajoute à la stabilité du bateau. C'est vrai si cette semelle est faite de fer ou de tout autre métal lourd, exactement comme c'est vrai d'une quille en plomb. Mais, si la semelle est en bois, et par suite de poids spécifique sensiblement inférieur à celui de l'eau, son effet serait plutôt de faire chavirer le bateau, puisqu'elle tendrait à gagner la surface: de telle sorte que plus large serait la semelle et plus grande serait sa tendance à renverser le navire. La vérité est que la quille mobile, en même temps qu'elle empêche la dérive, remédie au défaut propre d'un bateau plat, en le rendant plus maniable. Elle agit comme un gouvernail supplémentaire, ou du moins comme un puissant auxiliaire du gouvernail, et donne au bateau large, le plus chargé de voiles, la mobilité d'un bateau taillé en lame de couteau. A la stabilité propre du bateau plat vient donc s'ajouter la docilité du bateau haut de formes. On comprend aisément que la réunion des deux avantages, heureusement combinés, puisse produire de puissants effets, surtout quand il s'agit de courir des bordées.

Quoi qu'il en soit, la *Maria* fut le premier yacht à dérive qui tint un rôle public et destiné à rester historique.

L'année suivante (1847) vit se produire l'*Una*, de 39 tonneaux, à M. Waterbury, elle aussi réservée à la gloire. Pour la première fois, dans les régates de New-York, deux classes de yachts furent établies : la *Cornelia* et la *Siren* courant contre la *Maria*, tandis que le sloop *Una* avait *Dart* pour compétiteur. En 1848, le vainqueur fut la *Sybil;* en 1849, ce fut la *Maria;* en 1850 on se disputa beaucoup sur le règlement sans arriver à attribuer le prix.

1851 est l'année à jamais mémorable, dans les annales du yachting, qui devait voir la victoire de l'*America*, à M. R. L. Stevens, commodore du *New-York Yacht Club*, sur les meilleurs bateaux de

course anglais. On reviendra ci-après sur ce haut fait nautique. Constatons seulement ici qu'il s'agissait de la Coupe internationale de 500 livres sterling (12500 francs) offerte comme défi, par le *Royal Yacht Squadron*, aux yachts de tout tonnage et de tout pays. Le parcours était autour de l'île de Wight, avec départ et arrivée à Cowes.



Le cotre américain *Maria*, à M. Robert Livingstone Stevens.

L'*America*, goélette de 170 tonneaux, partit contre huit autres goélettes et neuf cotres anglais. Elle arriva première, suivie à huit minutes de distance de l'*Aurora*, cotre de 47 tonneaux, et à 57 minutes de la *Bacchante*, cotre de 80 tonneaux.

L'*America* avait été construite à New-York par George Steers. Sa longueur était de 28^{m}67, sa largeur de 8 mètres, son tirant d'eau de 3^{m}40. « Elle était gréée d'une brigantine lacée sur la bôme, d'une voile goélette de misaine, d'un foc lacé sur une bôme et d'une flèche

en pointe sur la grande voile. Sa mâture était inclinée sur l'arrière, son avant très fin, très élancé et creux dans ses lignes d'eau, le maître couple placé aux trois cinquièmes sur l'arrière relativement court et brusquement relevé; sa quille avait une légère convexité dans son milieu. La maîtresse section de l'*America* avait la forme d'un triangle, c'est-à-dire celle qui donne le plus faible délacement et la moindre résistance. Elle était lestée en fer moulé placé dans les membres, et gueuses de fonte au-dessus. » (*Le Yacht,* journal de la Marine.)

En sept ans d'efforts, le yachting américain était arrivé à ce magnifique résultat de battre le *Royal Yacht Squadron.* On peut juger de l'impulsion qu'un tel triomphe vint lui donner. Dès lors, chaque année se marque par de nouveaux progrès et de nouvelles victoires. En 1852, les yachts de course sont divisés en trois séries : la première composée des bateaux de plus de 50 tonneaux; la seconde, de 25 à 50 tonneaux; la troisième au-dessous de 25 tonneaux. En 1854, la voilure des yachts de course, encore quelque peu timide, arrive d'un bond aux derniers degrés de l'audace, et le *New-York Yacht Club* lève toutes les restrictions qui s'opposaient à son développement. En 1855 un nouveau système d'allégeance basé sur la surface de toile présentée au vent, est mis à l'essai. En 1859, les Américains adoptent une jauge calculée sur l'aire de la coque, en prenant pour base sa longueur et sa largeur à la ligne de flottaison.

Depuis plusieurs années, à côté de ses régates, le Yacht-Club de New-York avait institué des croisières de conserve, soit au dehors de la baie, soit en remontant l'Hudson. C'est au cours de cette croisière annuelle que M. J.-Gordon Bennett, en août 1859, gagna avec son sloop *Rebecca* un pari de 500 dollars contre la goélette *Restless*, entre le phare de Newport et la bouée de Throgg's Neck, sur la distance de 154 milles.

En 1860, le parcours de Sandy-Hook en pleine mer, au vent, sur 20 milles, aller et retour, destiné à rester classique, est adopté pour la première fois. La guerre de Sécession suspend les régates de New-York en 1861, mais, en 1862, elles reprennent de plus belle, et

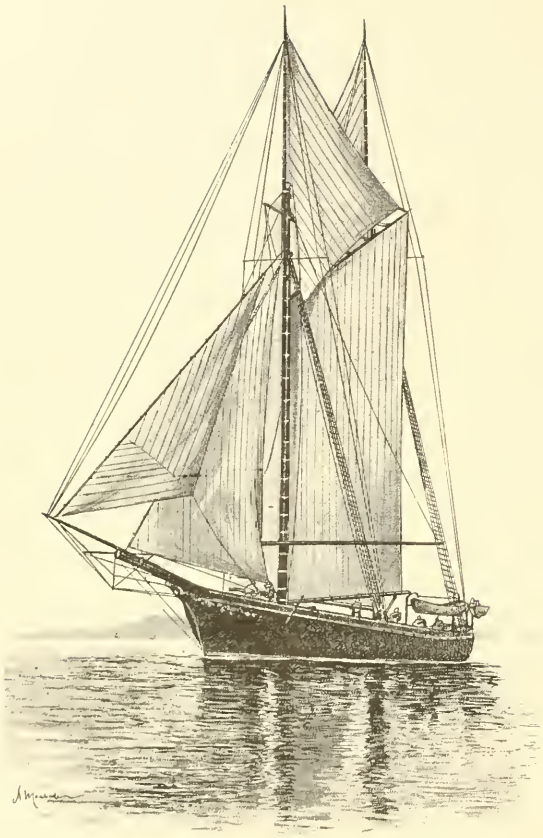
la *Maria* y prend part, transformée en goélette. En 1865 et 1866, courses d'essai, de Sandy-Hook au cap May, entre l'*Henrietta* de 230 tonneaux, à M. James-Gordon Bennett, et le *Fleetwing* d'abord, puis la *Vesta* : celle-ci, de 201 tonneaux, à M. P. Lorillard ; celui-là, de 206 tonneaux, à M. Osgood.

Ces courses d'essai n'étaient que le prélude d'un nouveau genre de sport, le plus noble et le plus audacieux qui ait jamais été inventé : la course à la voile *à travers toute la largeur de l'Atlantique*, « Ocean race », comme on dit à New-York.

Que des yachts de 200 tonneaux tentassent un pareil voyage, dans la saison la plus favorable, c'était déjà hardi ; l'*America* l'avait fait sous voilure de pilote, dans l'été de 1851, pour venir disputer et gagner la Coupe de Cowes. Mais concevoir l'idée de tenter le même exploit en plein hiver semblait friser la démence ; à plus forte raison, prétendre franchir l'Océan sous gréement de course, au mois de décembre, avec toute la toile qu'on pourrait porter.

Cette héroïque folie, les trois yachts ci-dessus nommés, *Henrietta*, *Fleetwing* et *Vesta*, allaient la tenter, contre l'avis de tous les hommes du métier. L'enjeu était de 90 000 dollars (450 000 francs), à raison de 30 000 dollars par bateau engagé. On contait que l'affaire avait son origine dans un pari après boire tenu par M. Lorillard, propriétaire de la *Vesta*, contre MM. George et Franklin Osgood, propriétaires du *Fleetwing*. M. J.-Gordon Bennett ayant appris le défi, avait demandé à y participer. Un traité fut signé, stipulant les conditions de la course, l'heure du départ, la liberté absolue du gréement ; des arbitres furent nommés ; il fut entendu qu'aucun des yachts ne pourrait prendre de pilote au départ, qu'ils auraient le droit, au cours du voyage, de tout jeter à la mer, sauf le lest. Le départ devait avoir lieu de Sandy-Hook, le 11 décembre, à une heure après midi, quel que fût le temps. L'arrivée devait être marquée par le moment où le phare placé à la pointe occidentale de l'île de Wight serait signalé à l'avant.

A l'heure dite, le départ eut lieu par un temps splendide. 13 jours 21 heures et 55 minutes plus tard, *Henrietta*, à M. J.-Gordon Bennett,



La goélette américaine *Fleetwing*, à M. Osgood.

le très parisien propriétaire du *New-York Herald*, arrivait première après un parcours de 3 106 milles. *Fleetwing* la suivait de près, en 14 jours 6 heures et 10 minutes, avec un loch de 3 135 milles. Enfin, *Vesta* (le plus vite des trois yachts) arrivait troisième, 40 minutes après *Fleetwing*, avec un parcours de 3 144 milles. Presque jusqu'au bout, elle avait gardé la tête. Une erreur de son capitaine, qui ne tint pas compte du courant de Runnell, la fit tomber sous le vent des Sorlingues, par une forte brise du sud; une nouvelle erreur du pilote lui fit manquer la seconde place.

Le voyage du *Fleetwing* avait été attristé par une catastrophe : le 19 décembre, en courant devant la tempête, il eut six hommes emportés par un coup de mer et perdit cinq heures à la cape, en les cherchant vainement.

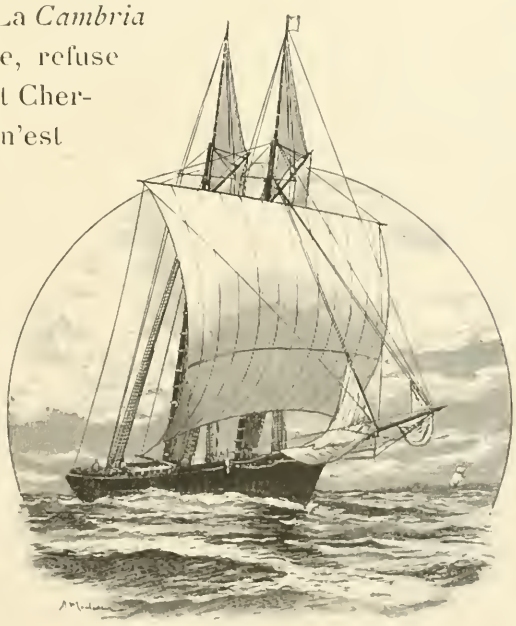
Cette course sans précédent n'en est pas moins restée la plus belle que présentent les annales de l'art nautique. Elle suffirait à placer le yachting américain au premier rang, sans conteste, quand dix autres victoires n'auraient pas confirmé cet exploit. Les trois yachts étaient restés sous gréement de course pendant toute la terrible traversée, et leur vitesse avait dépassé celle des clippers les plus illustres.

En 1867 paraît la *Sappho*, goélette à quille de 274 tonneaux, construite à Brooklyn par Poillons. Elle débute mal et commence par se

faire battre dans les eaux de New-York. Envoyée à l'île de Wight pour y chercher acquéreur, elle s'y fait battre encore. Mais bientôt, achetée par le vice-commodore du *New-York Yacht Club*, M. W. P. Douglass, légèrement modifiée dans ses formes et commandée par le capitaine Robert Fish, elle commence, en 1870, une carrière triomphale. Son nouveau propriétaire avait eu l'excellente idée d'adapter à la *Sappho* un soufflage de quarante centimètres, au-dessous de la flottaison, pour lui donner la stabilité qui lui manquait, d'augmenter son tirant d'eau par une addition à sa quille, et de la lester en plomb.

Le meilleur yacht de course anglais était, cette année, la *Cambria*, goélette de 199 tonneaux, à M. James Ashbury, et l'une des plus belles qui aient jamais été construites. M. Douglass ramène la *Sappho* à Cowes en mai 1870 et accomplit la traversée de l'Atlantique en 12 jours 9 heures 36 minutes — (c'est la plus grande vitesse qui ait jamais été relevée sur un navire à voiles). Il défie M. Ashbury en trois manches de 50 guinées : la première et la seconde, sur 60 milles au vent, aller et retour; la troisième, sur un triangle de 20 milles de côté. La *Cambria* est battue dans la première épreuve, refuse de courir la seconde (entre le Nab et Cherbourg) sous prétexte que la brise n'est pas suffisante, et perd encore la troisième manche.

Elle devait être plus heureuse au cours de l'été, dans une course à travers l'Océan, contre *Dauntless*, à M. J.-Gordon Bennett. Le parcours était cette fois d'Europe en Amérique, entre la pointe de Gaunt-Head, Irlande, et le phare flottant de Sandy-Hook. Commandée par un vieux loup de mer de Liverpool, le capitaine Tannock, la *Cambria* ar-



La goélette *Vesta*, à M. P. Lorillard.

rive première en 23 jours, avec une avance de 1 heure 17 minutes sur *Dauntless*, monté par le capitaine Samuel (ex-commandant de la *Henrietta* dans sa course victorieuse, et antérieurement du fameux clipper *Dreadnaught*), — par M. J.-Gordon Bennett, son propriétaire, et par le capitaine Martin Lyons, pilote émérite de Sandy-Hook. On remarquait encore dans son équipage un vieux matelot, Dick Brown, qui avait concouru, en 1851, à la victoire de l'*America*.

Le retentissement de ces grandes épreuves internationales fut immense et donna au yachting américain une impulsion décisive. Jusque-là, il était resté en quelque sorte confiné à New-York et Boston. A dater de 1870, on voit de nouveaux cercles nautiques se fonder de tous côtés, à commencer par l'*Eastern Yacht Club*, présentement un des plus considérables, par le *Dorchester*, le *Manhattan* et le *Seawanhaka*, qui ont depuis lors joué un rôle important, à des titres divers, dans l'histoire de la navigation de plaisance aux États-Unis. Philadelphie, Baltimore, Charleston, Savannah, St-Augustin, Mobile, la Nouvelle-Orléans, les ports des grands Lacs eux-mêmes, voient se fonder des cercles de la voile. Il ne saurait être question de suivre ici ces sociétés dans leur développement et dans les détails de leurs annales. Contentons-nous d'indiquer à grands traits, avant de revenir aux luttes épiques organisées pour la possession de la Coupe, quelques-uns des faits les plus notables de cette période d'efflorescence du yachting américain.

A la fin de 1870, nouvelle course à travers l'Atlantique, entre la *Sappho* et le *Dauntless*. La *Sappho* gagne de 12 minutes 45 secondes et prend le titre de « Reine des mers ».

En 1871 éclate ce qu'on a appelé la « Grande querelle des bouées ». Il s'agissait d'un prix pour goélettes et sloops, récemment institué par M. J.-Gordon Bennett, — qui, pour le dire en passant, a fondé à lui seul plus de prix pour courses de yachts que tous les clubs américains ensemble. C'était à l'occasion de son élection au titre envié de commodore du *New-York Yacht Club*. Jusqu'à ce jour, dans les régates de la baie, on avait toujours viré, au South-Western Spit, sur la bouée n° 10. Il arriva qu'en 1871 certains yachts tournèrent

celle-là, d'autres tournèrent la bouée n° 8 1/2. Or, si le n° 10 était le seul bon, l'*Idler* gagnait; si le n° 8 1/2 était accepté, la victoire appartenait au *Tidal-Ware*. Consultés sur ce point délicat, les pilotes de Sandy-Hook furent unanimes à déclarer que la bouée n° 10 était la bonne, par la raison qu'en tournant la bouée n° 8 1/2 on s'exposait à l'échouage. Mais le Bureau hydrographique ayant été saisi de l'affaire, jugea en dernier ressort que « le n° 8 1/2 étant sur le Spit, devait être considéré comme bouée du Spit ». En conséquence, le prix fut attribué au *Tidal-Ware*, et depuis cette époque on vire à volonté sur le n° 10 ou sur le 8 1/2.

En 1875 a lieu, autour de Long-Island, la première course de yachts à vapeur entre l'*Ideal* à M. Havermeyer et le *Look-out* à M. J. Lorillard.

L'année 1876 est attristée par le naufrage du *Mohawk*, qui sombre dans une saute de vent survenue pendant qu'il séchait ses voiles. C'était une goélette à dérive, construite à Brooklyn par M. Joseph Vandensen et dont la fin soudaine a beaucoup contribué à créer un préjugé peu justifié contre le *center-board*.

La goélette *Sappho*, à M. W. P. Douglass.

La semelle de dérive n'était nullement responsable du sinistre, ainsi que l'établit fort bien l'enquête, et l'imprudence seule du capitaine l'avait amené.

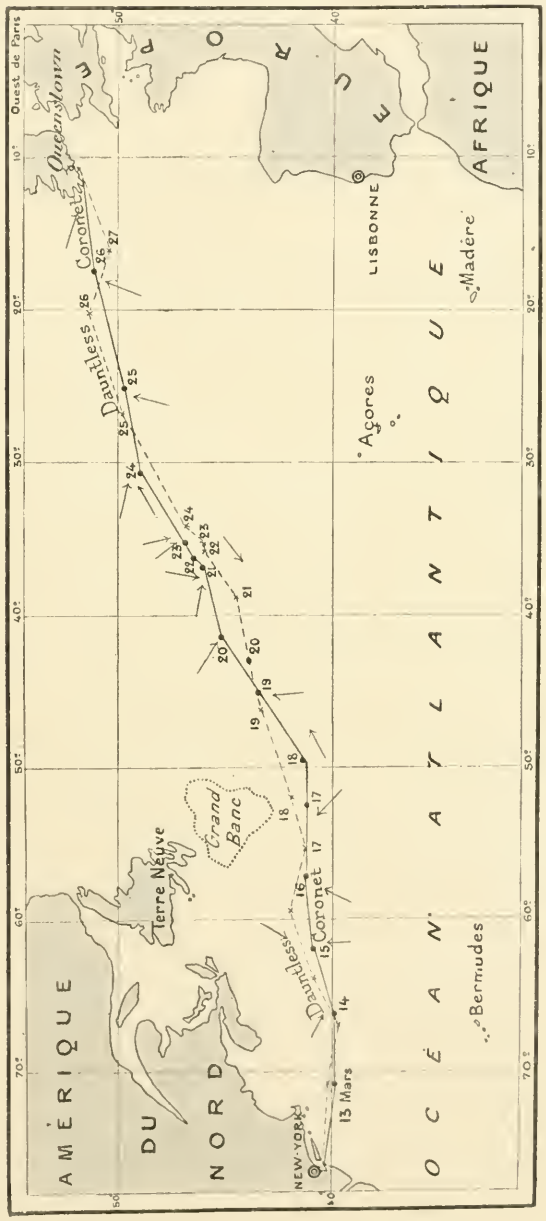
En 1877, la mode des courses de *modèles* fait rage à New-York, spécialement sur le lac de Prospect-Park. Ces régates en miniature sont suivies avec ardeur par le public; les constructeurs les plus habiles ne craignent pas d'y intervenir directement, en apportant des modifications importantes à la coupe et au gréement des bateaux qu'ils mettent en ligne. Il n'est pas douteux qu'elles n'aient exercé une influence décisive sur les tendances actuelles de la construction navale aux États-Unis et n'aient contribué, pour une bonne part, à amender le dogme trop absolu du bateau plat à dérive.

Un événement nautique contribua d'ailleurs, quelques années plus tard, à accentuer encore cette évolution de l'art naval chez les Yankees : ce fut la facile victoire du petit cotre écossais *Madge*, de 10 tonneaux, sur les sloops américains de même tonnage, en août 1881. *Madge*, construit sur les plans de Watson, avait été apporté à New-York sur le pont du steamer *Deronia*. Monté par l'excellent capitaine Duncan et par deux hommes d'équipage, il battit successivement les champions américains *Schemer* et *Wave*. A la vérité, le cotre anglais *Madge* essaya sans succès, l'année suivante, de renouveler cet exploit; mais la leçon n'en avait pas moins porté ses fruits, et l'on peut dire que depuis lors, les Américains se sont attachés avec un succès grandissant à adopter tout ce qu'il y a de pratique et d'utile dans les formes ou le gréement du cotre, sans renoncer pour cela aux avantages si marqués du *center-board*.

Une petite conspiration, formée en 1883 pour empêcher l'admission, à l'*Eastern Yacht Club*, du spéculateur Jay Gould, propriétaire du magnifique yacht *Atalanta*, provoqua la fondation, par le même Jay Gould, d'un nouveau club exclusivement réservé aux bateaux de plaisance à vapeur, l'*American Yacht Club*. Cette société a pris rapidement une grande importance et paraît avoir déterminé, dans ces dernières années, une évolution marquée du yachting amé-

ricain vers la navigation à vapeur. Des courses régulières de steam-yachts ont été instituées par elle depuis 1884.

La voile ne paraît pas avoir trop souffert de cette innovation, s'il faut se référer au plus récent exploit du yachting américain. En janvier 1887, la goélette *Coronet*, à M. Busch, de New-York, défia toute goélette américaine à quille, sur une course à la voile à travers l'Atlantique. L'enjeu était de 10 000 dollars. M. Colt, l'inventeur bien connu du revolver et du fusil qui portent son nom, relève le défi avec *Dauntless*, ci-devant à M. J.-Gordon Bennett, et devenu sa propriété. Ce que le pari avait de nouveau, c'est que le *Coronet* était plutôt un yacht de croisière qu'un bateau de course proprement dit. Il n'en arriva pas moins premier, après une traversée de 14 jours 23 heures



Carte de la course à travers l'Atlantique entre *Coronet* et *Dauntless*.

et 33 minutes, par une mer constamment orageuse ou démontée.

Pour revenir au yachting à vapeur, qui a pris aux États-Unis, dans ces dernières années, une énorme extension, disons qu'on y trouve actuellement les plus beaux et surtout les plus grands types de navires de plaisance.

Très récemment encore, le plus grand yacht du monde (en exceptant bien entendu les yachts officiels appartenant à des souverains) était la *Bretagne*, de 1 040 tonneaux, construite en Amérique, mais appartenant à un Français, M. Henry Say. Aujourd'hui, la *Bretagne*, qui d'ailleurs a été vendue à sir William Call, est dépassée par l'*Alva* du richissime Vanderbilt, de New-York. C'est un magnifique yacht à vapeur tout en acier, d'une grande élégance de formes, mesurant 77 mètres de long et jaugeant 1 238 tonneaux. Sa machine est de 1 400 chevaux.

L'*Alva* sort des chantiers de la Harlan and Hollingsworth Company, à Wilmington. C'est sans contredit le plus grand yacht qui soit à flot, car il jauge 1 300 tonneaux. Il est presque inutile d'ajouter qu'il réunit tous les perfectionnements modernes; les chantiers de Wilmington ont tenu à honneur de mettre tous leurs soins à la réussite d'un yacht qui, par ses dimensions mêmes et le nom de son propriétaire, devait nécessairement attirer l'attention.

Voici les principales dimensions de l'*Alva* : longueur de bout en bout, $86^{m}95$; longueur à la flottaison, $76^{m}85$; largeur au maître bau, $9^{m}80$; creux, $5^{m}80$; tirant d'eau avec les approvisionnements au complet, $4^{m}88$.

La question de la vitesse n'est pas celle que M. Vanderbilt a placée en première ligne. Il a voulu avant tout un bateau très stable, solide, propre à faire de grands voyages et à porter, par conséquent, une provision relativement considérable de charbon; il a tenu aussi à avoir de vastes emménagements pour sa famille et ses invités. Malgré ces conditions peu favorables au point de vue de la vitesse à obtenir, le yacht fait 15 nœuds à l'heure.

Les matériaux, mis en œuvre sous la surveillance du Lloyd, sont tous de premier choix. La coque, notamment, est en acier de première

qualité. Il va sans dire que l'*Alva* a la plus haute cote sur les registres de cette société. Son gréement est celui du trois-mâts goélette avec voiles carrées au mât de misaine et trois focs. Les mâts sont en pin d'Oregon de premier choix; toutes les ferrures et le pouliage sont d'une qualité supérieure.

La goélette américaine *Coronet*, à M. Busch.

Le yacht est éclairé par l'électricité que fournit une machine Siemens, placée dans la chambre des machines sous la surveillance directe du mécanicien. Bien que l'éclairage électrique soit distribué dans toutes ses parties, depuis le poste de l'équipage jusqu'aux appartements du propriétaire et des invités, des lampes à huile sont disposées sur tous les points pour assurer l'éclairage en cas d'accident à la machine.

A son grand mât, l'*Alva* porte en outre un projecteur électrique système Holefern, qui projette ses rayons à 6 ou 8 milles en mer. Les feux de position sont également éclairés à la lumière électrique, dont la puissance est encore augmentée par un système de lentilles spécial.

Quatre compartiments étanches, avec cloisons en acier, assurent la flottabilité du navire en cas de collision.

Les soutes peuvent contenir 275 tonnes de charbon. Les caisses à eau peuvent en contenir 28 tonnes.

Le pont, en sapin blanc d'Amérique, est une merveille d'exécution. Les claires-voies sont en teck. Les superstructures sont en teck à l'extérieur, et à l'intérieur en noyer ou en acajou.

Les embarcations, en portemanteaux, sont d'une construction très soignée et constituent un véritable ornement pour le pont; on y voit un steam-launch en cèdre, une baleinière en acajou, un grand canot, une embarcation dite *pinasse*, pouvant naviguer à la voile, un canot pour le service du bord, le tout du travail le plus fin.

La machine est du système Compound, à trois cylindres à action directe. Le cylindre à haute pression a 80 centimètres de diamètre; et le cylindre à basse pression, $1^{m}12$; la course des pistons est de $1^{m}05$.

L'hélice est un très beau spécimen de fonderie en bronze manganèse, à quatre branches, du poids de 5 tonnes.

La vapeur est fournie par deux chaudières en acier à retour de flammes. Il y a une chaudière spéciale pour le petit cheval. Dans la chambre des machines sont en outre placés l'appareil produisant l'électricité et la machine à fabriquer de la glace.

Le navire possède aussi un appareil distillatoire fournissant 3 000 litres d'eau douce par jour.

Les emménagements comportent, sur le pont, trois « deck-houses » membrés en acier avec revêtements en teck à l'intérieur. Le premier, à l'avant, contient la cuisine des maîtres, la chambre des cartes, de $2^{m}14$ dans chaque sens, et un large vestibule; il donne accès, par un escalier en acajou, à une grande pièce conduisant à la salle à manger et à l'appartement du propriétaire, composé de neuf pièces.

La salle à manger principale mesure $9^{m}45$ sur $5^{m}50$, et a $2^{m}75$ de hauteur. Elle est très élégamment lambrissée, ainsi que les chambres de l'appartement; sous le plancher de chacune de ces chambres on a logé une baignoire alimentée d'eau froide ou chaude, douce ou salée.

A l'arrière de la salle à manger, un passage conduit, le long de

la chambre des machines, à la bibliothèque, large de 5m20 sur 4m90. Elle est garnie en noyer. Au delà, toujours vers l'arrière,

La goelette américaine *Dauntless*, à M. Colt.

sont sept grandes chambres d'amis ayant chacune leur bain et leur toilette.

Du couloir central qui donne accès à ces chambres, part un

large escalier conduisant au deck-house de l'arrière, qui est divisé en deux parties formant deux salons ou chambres de repos.

Le deck-house central contient le grand salon, de $4^{m}27$ sur $3^{m}35$.

Les chambres et le carré des officiers du bord sont placés dans la partie avant, précédant immédiatement l'appartement du propriétaire. Dans cette partie, comme dans les autres, la commodité et l'élégance sont aussi parfaites qu'on peut le souhaiter : aucun officier des plus puissantes Compagnies transatlantiques n'est aussi bien logé que ceux de l'*Alva*.

L'équipage de pont, composé de 50 hommes, est logé à l'avant; les mécaniciens et les chauffeurs à l'extrême arrière.

Après l'*Alva*, et en laissant de côté la *Bretagne*, le plus grand yacht du monde est le *Nourmahal*, de 939 tonneaux, appartenant à M. William Astor, de New-York. Il a été construit par la maison Harlan et Cie, de Wilmington, la même qui a construit l'*Alva*.

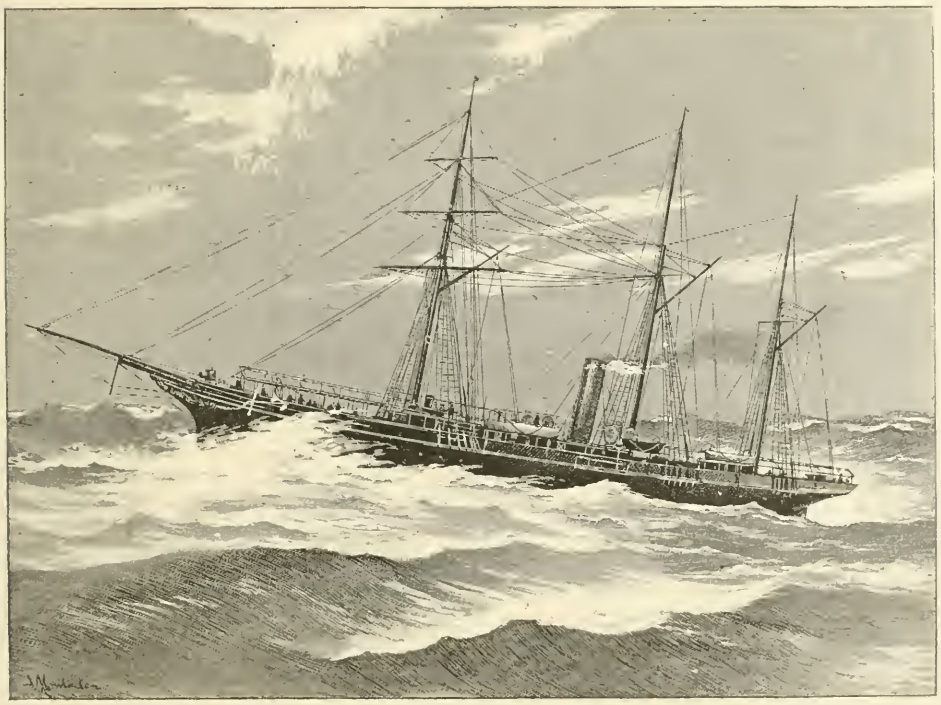
Enfin, au quatrième rang des grands yachts, vient la *Namouna*, à M. James-Gordon Bennett.

La *Namouna*, qui jauge 740 tonneaux et qui est un des yachts les plus rapides de l'Atlantique, est bien connue dans nos ports, où elle fait de longs et fréquents séjours. Presque tout son emménagement et son mobilier ont été refaits en France, par des ébénistes et des tapissiers parisiens.

On comprend que des yachts pareils sont un luxe permis seulement aux fortunes américaines. L'Angleterre elle-même ne peut rien mettre en parallèle; car ce n'est pas seulement le prix de premier établissement qui est énorme, c'est surtout le train quotidien. On en aura une idée par les chiffres suivants, que relève le *World*, de New-York :

« A bord des grands yachts à vapeur, tels que la *Namouna*, l'*Atalanta* et le *Nourmahal*, dit le journal américain, les matelots et les chauffeurs touchent en moyenne 150 francs par mois, les maîtres et les mécaniciens de 300 à 500 francs, le capitaine de 600 à 1000 francs; le maître d'hôtel a généralement 500 francs, et ses aides le même salaire que l'équipage. Quant au chef de cuisine, sa

liste civile est celle d'un principicule allemand. Sans la compter, on peut estimer la somme totale des salaires à 10000 ou 12000 francs par mois, au minimum. Ajoutez le prix du combustible, à 20 francs la tonne, les frais généraux de gréement, de voilure, d'approvisionnements de tout genre, la nourriture de l'équipage qui s'élève à



Le steam-yacht *Alva*, de 1238 tonneaux, à M. C. Vanderbilt.

7500 francs par mois, s'il s'agit de 50 hommes; ajoutez, pour la *Namouna*, une table toujours ouverte, avec les premiers vins du monde, et vous arriverez à la conclusion qu'un yacht pareil ne peut pas coûter moins de 750000 francs par an. M. Jay Gould reçoit peu de monde à son bord, et pourtant sa dépense annuelle est évaluée à 300000 francs. Celle de M. Astor, sur le *Nourmahal*, s'élève à 40000 francs par mois. »

Un des traits caractéristiques du yachting américain est la disci-

pline toute militaire qu'il a introduite dans les mœurs, et qui ferait de ses membres actifs, au lendemain d'une déclaration de guerre, de précieux auxiliaires pour la flotte fédérale. Non seulement les officiers de marine de l'Union instituent fréquemment des cours de navigation à l'usage des grandes sociétés nautiques, comme le *Corinthian Seawanhaka Yacht Club;* non seulement des examens spéciaux, donnant droit à des commissions d'officier de réserve, servent de sanction à ces cours; mais en leurs plaisirs mêmes, les yachtsmen américains se font honneur d'observer strictement les règlements de la flotte.

Dans tous leurs Yacht Clubs, la hiérarchie navale est établie. Il y a un commodore, un vice-commodore, un contre-commodore, des capitaines, des lieutenants, des enseignes et aspirants. Soit en rade, soit à la mer, les membres du club sont tenus de rendre les honneurs à leurs chefs hiérarchiques et de prendre ses ordres, au moins pour la forme, sur les entrées et sorties. Enfin, des croisières de conserve, véritables manœuvres navales, sont organisées tous les ans, sous le commandement direct du commodore, entre les yachts d'un même club.

Ces croisières n'ont pas seulement pour but, comme la grande croisière anglaise, de suivre les régates locales; elles visent à être une école de manœuvre, et réalisent si bien leur objet, qu'en Amérique un yachtsman ne sera jamais pris au sérieux par personne s'il n'a point passé par cette épreuve décisive. Il s'agit, en effet, dans ces croisières maritimes, non seulement de gouverner convenablement son yacht, mais de garder par tous les temps le contact avec le reste de la flottille; d'envoyer et de recevoir des signaux; d'obéir à des ordres; d'exécuter des évolutions souvent difficiles; de montrer, en un mot, qu'on n'est pas un simple *dilettante*, et qu'on possède à fond toutes les connaissances essentielles au marin.

Chaque club organise sa croisière annuelle, qui a lieu après les premières régates de la saison, et dure une quinzaine de jours. Il s'agit habituellement d'aller de port en port, sur un parcours déterminé, et, en quelque sorte, par étapes. Le voyage de chaque jour

devient le motif d'une véritable course de vitesse entre tous les yachts de la flottille, et, d'autre part, au port d'arrivée, on trouve ordinairement des régates préparées, soit par une société locale, soit par les délégués mêmes du club. Au point de vue mondain, ces séparations et réunions quotidiennes ont beaucoup de piquant. Au point de vue naval, elles sont excellentes, et permettent aussi bien d'apprécier les qualités d'un homme que celles d'un navire. Des médailles commémoratives, des prix de vitesse, de manœuvre et de bonne tenue sont distribués au terme de la croisière.

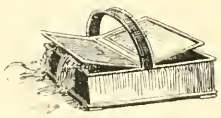
En croisière : yachting ladies américaines.

Il faut dire que les côtes voisines de New-York se prêtent admirablement à ces manœuvres de plaisance, par leur configuration. Les croisières peuvent, en effet, s'effectuer en de véritables mers intérieures, parallèles au littoral et séparées de l'Atlantique par des digues naturelles.

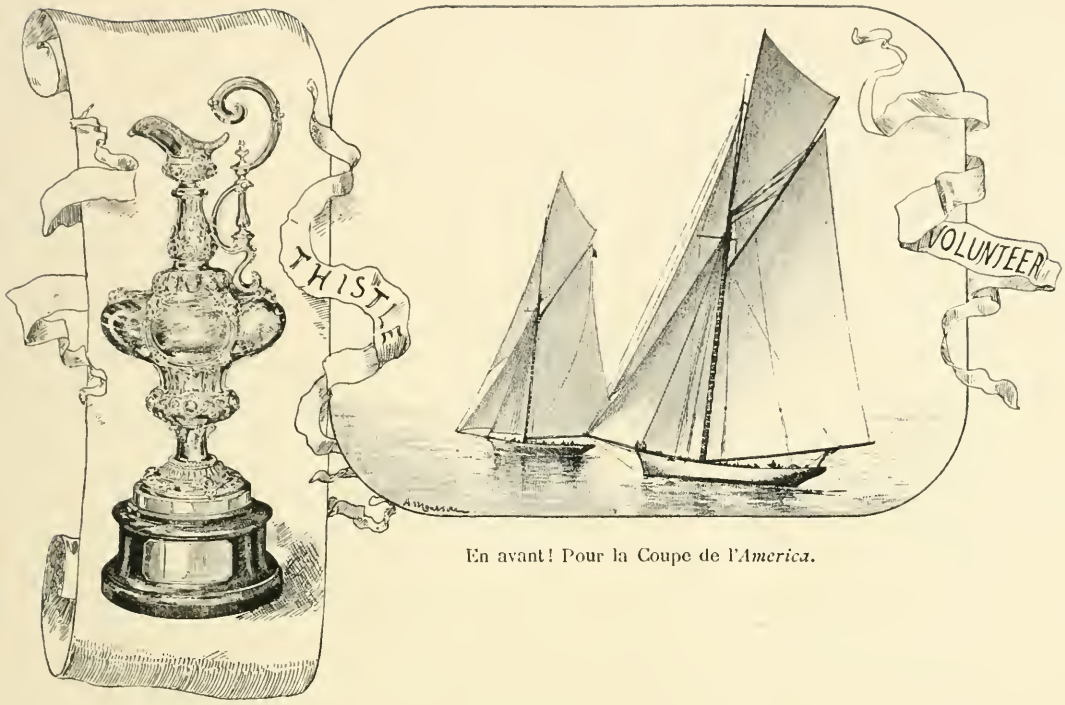
Ces mers sont : le Sound de Long-Island et le Sound du Vineyard. Elles se développent sur 200 milles de long et sur 60 à 80 milles de large.

Le Sound de Long-Island, protégé par l'île de ce nom, s'étend de Sandy-Hook, rade de New-York, jusqu'à Newport; il égrène sur ses deux rives, nord et sud, une succession de petits havres à la mode : Grenwich, Shippen-Point, Norwalk, Black-Rock, Southport, Bridgeport, Strafford, Millport, New-Haven, Fair-Haven, New-London, et, enfin, Newport. Au-dessus de Newport commence le Vineyard Sound, entre la grande terre et deux îles désignées sous les noms de Martha's Vineyard et Nantucket. Les yachts y trouvent encore trois stations très fréquentées : Vineyard-Haven, Cottage-City et Nantucket. S'ils remontent plus haut, ils arrivent à Boston.

Les Sounds offrent ainsi à la navigation de plaisance américaine un cadre aussi favorable que celui du Solent, et qui a sa large part dans le merveilleux développement du yachting aux États-Unis. La croisière annuelle du *New-York Yacht Club*, par exemple, ne compte pas habituellement moins de 130 à 140 yachts.



La boîte à astiquer



En avant! Pour la Coupe de l'*America*.

VII

LA COUPE DE L'*AMERICA*

Il y a, dans l'histoire du yachting moderne, un événement pivotal qui la domine tout entière. C'est la mémorable victoire nautique remportée, en 1851, par les Américains sur les Anglais. Nous voulons parler de la fameuse « Coupe de l'*America* » conquise par le yacht yankee de ce nom sur les yachtsmen anglais, et qui, depuis trente-neuf ans, huit fois disputée, jamais reprise, est restée le but suprême des ambitions, la cause déterminante de tous les efforts, de tous les perfectionnements introduits de part et d'autre dans la construction navale. L'histoire est curieuse et instructive; elle comporte des enseignements que le yachting français fera bien d'avoir toujours présents à l'esprit.

L'origine de la Coupe est connue. C'est un prix international de

la valeur de 500 guinées, offert par le *Royal Yacht Squadron*, de Cowes, aux yachts étrangers de tout tonnage et de toute provenance, sur un parcours contournant l'île de Wight. L'*America*, appartenant à un syndicat composé de MM. Stevens, commodore du *New-York Yacht Club*, Hamilton, Wilkes, Beckman, Fimley et G. Schuyler, entre en lice le 22 août 1887, sort victorieuse de l'épreuve et emporte le prix.

Ce prix a été, depuis lors, appelé la « Coupe de l'*America* ».

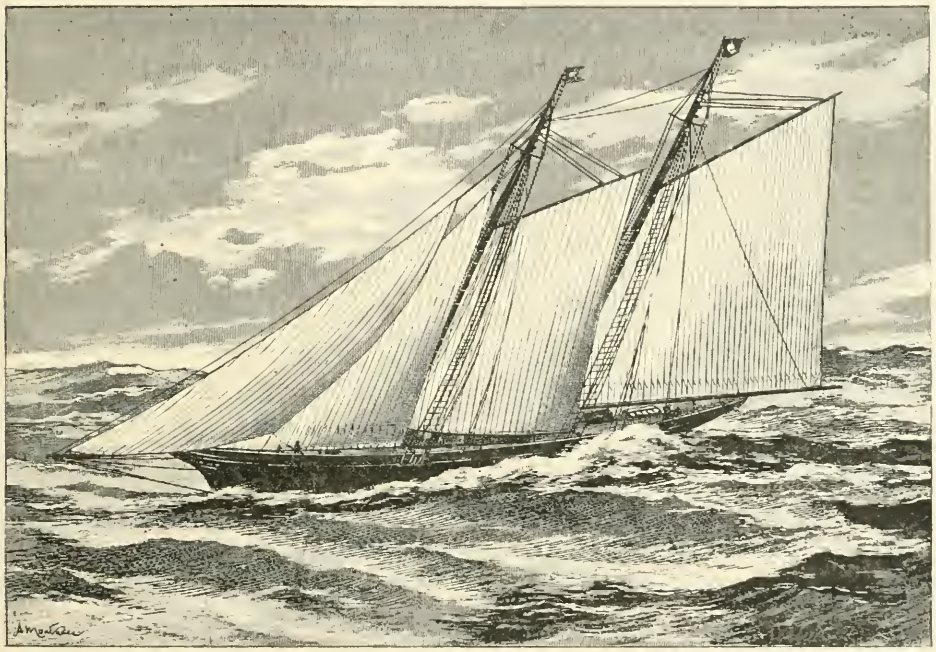
On ne reviendra pas sur ce premier engagement, relaté ci-dessus dans tous ses détails. Disons seulement que le yacht victorieux, après deux nouvelles courses heureuses, contre la goélette anglaise *Titania* et la goélette suédoise *Sveridge*, fut vendu à lord Blaquière et resta en Europe jusqu'à la guerre de Sécession (1). Ramené alors en Amérique, il servit, aux mains des confédérés, à la contrebande de guerre, fut coulé et abandonné par son équipage, relevé par la marine fédérale, utilisé par elle comme vaisseau-école, pour revenir enfin, entre les mains du général Butler, à sa destination primitive de yacht.

Quant à la Coupe, elle fut déposée par ses propriétaires au *New-York Yacht Club,* comme le plus glorieux des trophées.

L'émotion avait été grande à Londres, sur la nouvelle de cette écrasante défaite des plus fins voiliers anglais par un bateau venu

(1) L'*America* avait été construite par George Steers, de New-York. Lord Blaquière la vendit en 1861 à un constructeur de bateaux de la Tamise, qui la remit à neuf et la dénomma *Camilla*. C'est sous ce nom qu'elle devint croiseur confédéré, pour se voir bientôt rebaptisée *Memphis*, et grâce à cet avatar forcer le blocus établi par les fédéraux. Sur le point d'être prise, quelques mois plus tard, elle fut coulée dans la vase à l'embouchure du Saint-Jean et y passa près d'une année. Après avoir été relevée et consacrée pendant quelque temps au service de l'École navale d'Annapolis, elle fut envoyée aux enchères en 1871, et achetée par le général Butler et son ami le colonel Jonas French, de Boston. Entièrement remise à neuf par ses nouveaux propriétaires, elle recommença sa carrière victorieuse et gagna un premier prix en 1875 contre le *Resolute*, de New-York, autour des Isles of Shoals. En 1876, nouvelle victoire dans une course de Sandy-Hook au cap May, à l'occasion du Centenaire américain. Sur quoi, elle se repose pendant quelques saisons sur ses lauriers, et ne sert plus qu'en croisière. En 1881, elle est pour la quatrième fois remise à neuf et s'essaye encore à la course, mais sans succès. On lui applique alors une nouvelle quille, avec 25 tonnes de plomb, et, en 1887, elle gagne une dernière course contre la *Gitana*.

de New-York sous gréement de pilote (par parenthèse, c'est au Havre qu'il avait relâché pour changer de voilure et se préparer à affronter la lutte dans le Solent). Un sportsman bien connu, le colonel Peel, se fit, à la Chambre des Communes, l'interprète de la consternation générale ; il se leva au début de la séance, pour une « ques-



La goélette anglaise *Cambria*, à M. James Ashbury.

tion », comme on dit au Parlement d'Angleterre, et exprima sa surprise de ce qu'il n'avait pas encore été parlé d'un événement aussi considérable, survenu sous les yeux mêmes de la Reine. « La victoire de l'*America* est une véritable humiliation nationale, ajouta-t-il ; il faut que, désormais, tous ceux qui ont à cœur la gloire de l'Angleterre, travaillent à reconquérir coûte que coûte les lauriers perdus... Nous sommes habitués à penser que *Britannia règne sur les flots ;* à quoi donc songeait la déesse, le jour de cette triste défaite? Si elle règne toujours sur les flots, ce doit être d'un air assez contrit... Pourquoi

n'appliquerait-on pas à fonder de grands prix d'encouragement, pour les constructions navales, une part des excédents de crédits restés de l'Exposition ? Il ne sert guère de lancer des yachts pour les faire lutter les uns contre les autres. Si nous voulons perfectionner notre marine, nous ne devons pas nous en tenir à ces épreuves purement nationales, mais faire appel à la concurrence étrangère. »

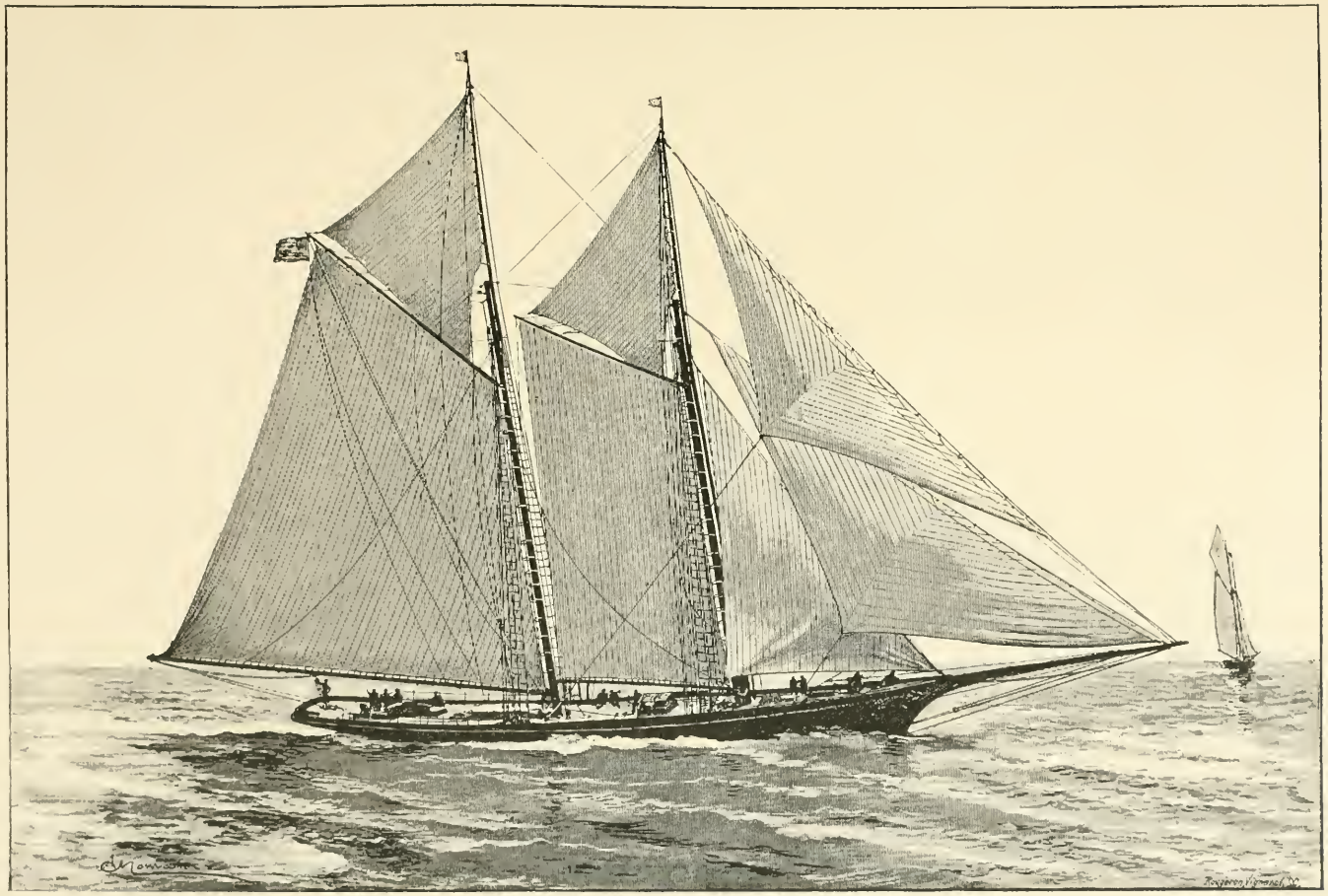
L'alderman Thompson et sir George Péchell répondent que « le *gallant member* peut être sans inquiétude sur les qualités de la marine anglaise : ses navires marchands n'ont rien à redouter de la concurrence américaine, et quant aux navires de guerre, tout le monde sait que les trois-ponts du prince de Joinville ne peuvent ni virer vent debout, ni virer lof pour lof. » (*Chambre des Communes.* Séance du 22 mars 1852. *Naval estimates.*)

Dix-neuf ans s'écoulèrent néanmoins sans que le *Royal Yacht Squadron* tentât de prendre sa revanche. Mais, en 1870, *Sappho* étant venue de New-York à Cowes battre *Cambria*, le propriétaire anglais de cette admirable goélette, M. James Ashbury, contesta la validité des épreuves, défia *Dauntless,* à M. J.-Gordon Bennett, dans une course à travers l'Atlantique, et arriva premier à Sandy-Hook.

Sur quoi, il demanda à lutter dans les eaux américaines, pour la fameuse Coupe. Sa prétention était de n'avoir affaire qu'à un yacht à la fois : il se faisait fort, dans ces termes, de battre successivement tous les champions américains. Le *New-York Yacht Club* délibéra, les propriétaires de yachts ayant seuls droit de vote. Par 18 voix contre 1, il fut décidé que l'*America* ayant couru, pour gagner la Coupe, avec la flottille entière des yachts anglais, de même la *Cambria* devait lutter contre tous les yachts américains qui se mettraient en ligne, à la condition pourtant que ces yachts fussent des goélettes. Il y en avait vingt-cinq. M. Ashbury accepta.

Ce fut une journée mémorable. Tout New-York s'était porté vers la rade ; les affaires étaient suspendues, les boutiques closes, la Bourse déserte.

Quinze bateaux seulement effectuèrent le parcours. *Magic* arriva



LA GOÉLETTE *AMERICA*, PROPRIÉTÉ D'UN SYNDICAT

en tête; *Dauntless*, second; *Cambria* venait la dixième. Pour la deuxième fois, la Coupe restait donc aux Américains.

Cependant, M. Ashbury repartait décidé à tenter un dernier effort. Il faisait mettre sur chantier un nouveau yacht de course, la *Livonia*, et, dès l'année suivante (1871), s'offrait à venir encore disputer la Coupe, à des conditions spéciales : « Je me présenterai, disait-il, au nom de douze clubs anglais; à ce titre, je courrai douze courses avec mon yacht, chaque fois contre un nouveau bateau. Si la *Livonia* gagne sept de ces courses, la Coupe ira au club sous le pavillon duquel j'aurai gagné la dernière. »

Le *New-York Yacht Club* tint conseil à bord du *Dauntless*. La plupart des membres étaient d'avis de rejeter la proposition. Aucun n'opinait pour l'accepter. On finit par rédiger une réponse évasive en remettant à plus tard la discussion du règlement définitif. Aussitôt M. Ashbury fit partir la *Livonia*, qui arriva à New-York le 1er octobre 1871, après un voyage de vingt-neuf jours. Il y eut force lettres échangées. On finit par convenir que le prix serait attribué aux quatre meilleures courses d'une série de sept, dont trois sur le parcours ordinaire du club, et quatre à 20 milles au vent du feu flottant de Sandy-Hook, aller et retour. Le Comité du club choisit comme ses représentants les goélettes *Sappho* et *Dauntless*, avec les center-boards *Columbia* et *Palmer*, en se réservant le droit de nommer son champion le matin de chaque course. M. Ashbury, revenant sur ses offres, avait vainement protesté contre le choix de quatre bateaux, sous prétexte qu'il en amenait un seulement. Il dut céder sur ce point.

Les courses eurent lieu à la date des 16, 18, 19, 21 et 23 octobre : trois entre *Columbia* et *Livonia ;* deux entre *Sappho* et *Livonia*. Le yacht anglais ne gagna qu'une seule fois, le 19, contre *Colombia*, qui eut un accident de mer. Une discussion s'éleva sur la seconde course, mais les arbitres donnèrent tort à M. Ashbury. Celui-ci contesta le jugement, prétendit courir une sixième course, sous prétexte qu'il en avait gagné deux, et n'obtint pas de réponse du Comité.

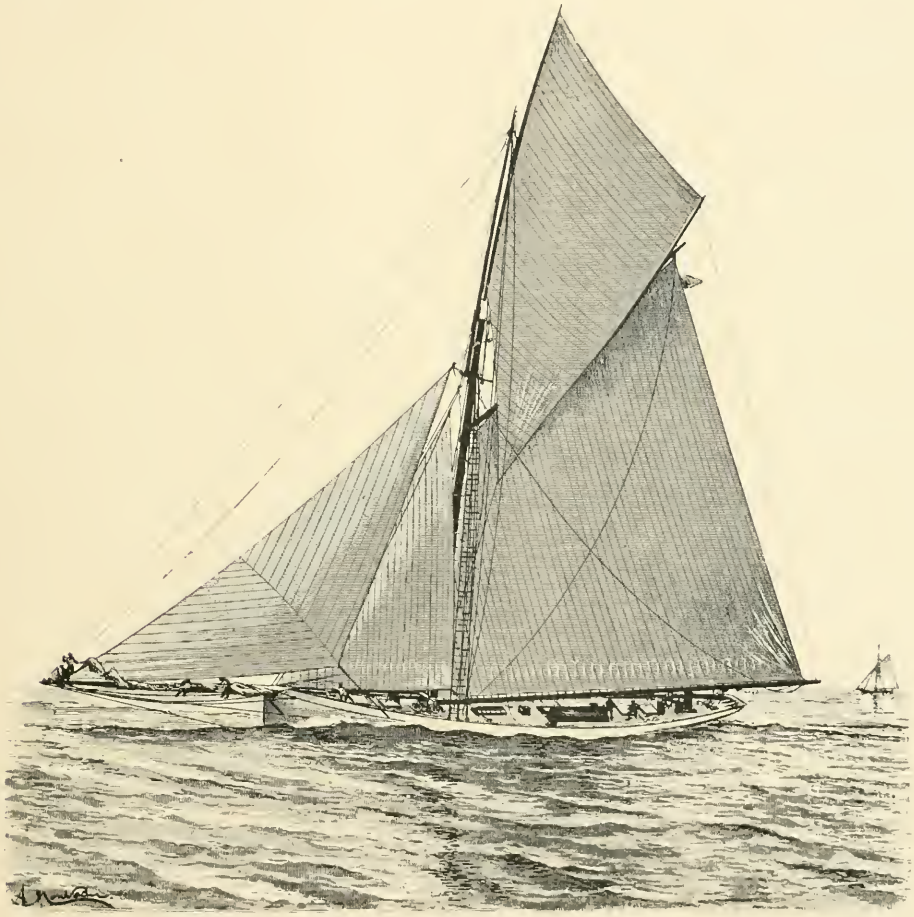
Sur quoi, il rentra à Harwich, son port d'attache, où les électeurs s'empressèrent de le nommer leur représentant au Parlement, et jamais plus depuis il n'a voulu courir en Amérique. Pour la troi-

Le cotre anglais *Genesta*, à sir Richard Sutton.

sième fois, la fameuse Coupe restait entre les mains des Yankees.

Les choses restèrent à ce point jusqu'en 1876, année du Centenaire des États-Unis, où le bruit commença de courir, dès le mois de janvier, que la Coupe serait à nouveau disputée : par le comte Batthyani, disait-on d'abord ; par le prince Sciarra, de Naples, dit-on

ensuite. Tout compte fait, la montagne accoucha d'une souris, et un mauvais bateau canadien, la *Countess of Dufferin*, vint se faire battre aisément par le yacht américain *Madeleine*. Quatrième victoire des Américains.



Le sloop américain à dérive *Puritan*, propriété d'un syndicat.

Cette *Countess of Dufferin* avait été mise sur chantier par un constructeur de Belleville (Ontario), le capitaine Cuthbert. En 1881 ce personnage résolut de renouveler l'épreuve et annonça qu'un sloop de sa façon, l'*Atalanta*, était prêt à disputer la Coupe à tout venant. Le *New-York Yacht Club*, peu effrayé de ce rival, consentit à accepter

son défi en ne mettant en ligne qu'un seul champion. Ce champion devait être d'abord *Pocahontas;* mais le yacht n'ayant pas répondu dans les courses d'essai à ce que l'on attendait de lui, *Gracie* et *Mischief* lui furent préférés : la première, plus sûre en cas de mauvais temps, le second plus vite, surtout en largue. Le jour de l'épreuve, *Mischief* se mit en ligne contre le champion canadien et le battit sans peine, de 28 minutes 30 secondes. *Gracie*, qui était également partie à titre d'essai, devançait le vainqueur de 11 minutes 53 secondes. Cinquième victoire des Américains.

« L'irrépressible » capitaine Cuthbert ne se tint pas pour battu et annonça l'intention de renouveler son défi, l'année suivante, avec le même bateau. Cette fois, le *New-York Yacht Club* se montra de moins bonne composition; l'affaire tournait au grotesque : il préféra modifier son règlement que se prêter à cette « scie » canadienne annuelle. En conséquence, il restitua la Coupe à M. George L. Schuyler, seul survivant du syndicat de 1851 (1), et la reçut de nouveau dans les formes, avec une clause stipulant qu'un yacht battu ne pourrait se remettre en ligne qu'après un intervalle de deux années.

Le succès récent du petit cotre écossais *Madge* n'était pas étranger à l'affaire. Les membres du *New-York Yacht Club*, craignant de voir les Anglais mettre inopinément en ligne un cotre démesuré, n'étaient point fâchés de déterminer une fois pour toutes les conditions du tournoi, en limitant le tonnage des yachts qui y seraient admis. Le règlement élaboré à cette occasion étant encore en vigueur et ayant en quelque sorte consolidé à perpétuité le caractère international de la Coupe, il peut être intéressant d'en énumérer les sept articles :

« 1° Tout club étranger, officiellement reconnu, peut porter un défi pour la Coupe, pourvu que les courses annuelles de ce club aient lieu sur l'Océan, sur une mer ou un bras de mer navigables pour des yachts de 300 tonneaux.

» 2° Le yacht portant le défi ne doit pas être moindre de

(1) M. Schuyler est mort à la fin de juillet 1890, et le *New-York Yacht Club* est désormais héritier de la Coupe.

30 tonneaux, ni avoir plus de 300 tonneaux, d'après sa jauge en douane dans le port d'attache.

» 3° La notification du défi doit être faite six mois au moins à l'avance pour le club au nom duquel est porté le défi, et le jour de la course ne doit pas être éloigné de plus de six mois de la date de cette notification. Un certificat de la douane donnant la jauge du navire ainsi que ses dimensions, l'indication de son nom et de son gréement, devra être joint à la notification du défi.

» 4° Les détails de la fixation du jour de course et des conditions seront arrêtés de gré à gré.

» 5° Aucun yacht battu dans une course pour la Coupe ne peut être désigné pour porter un nouveau défi quand un autre yacht aura couru une course dans le même but, si ce n'est après l'expiration d'un délai de deux ans à partir du jour de la course dans laquelle ledit yacht a été battu.

» 6° Si le club qui détient la Coupe vient à se dissoudre pour quelque cause que ce soit, la Coupe doit être remise à un autre club de même nationalité, lequel s'engagera à observer les règles ci-dessus.

» 7° Il doit être bien entendu que la Coupe sera gardée en dépôt par le club, et non par les propriétaires du yacht gagnant la course, et qu'elle restera l'objet d'un défi perpétuel ouvert à la compétition amicale de toutes les nations. »

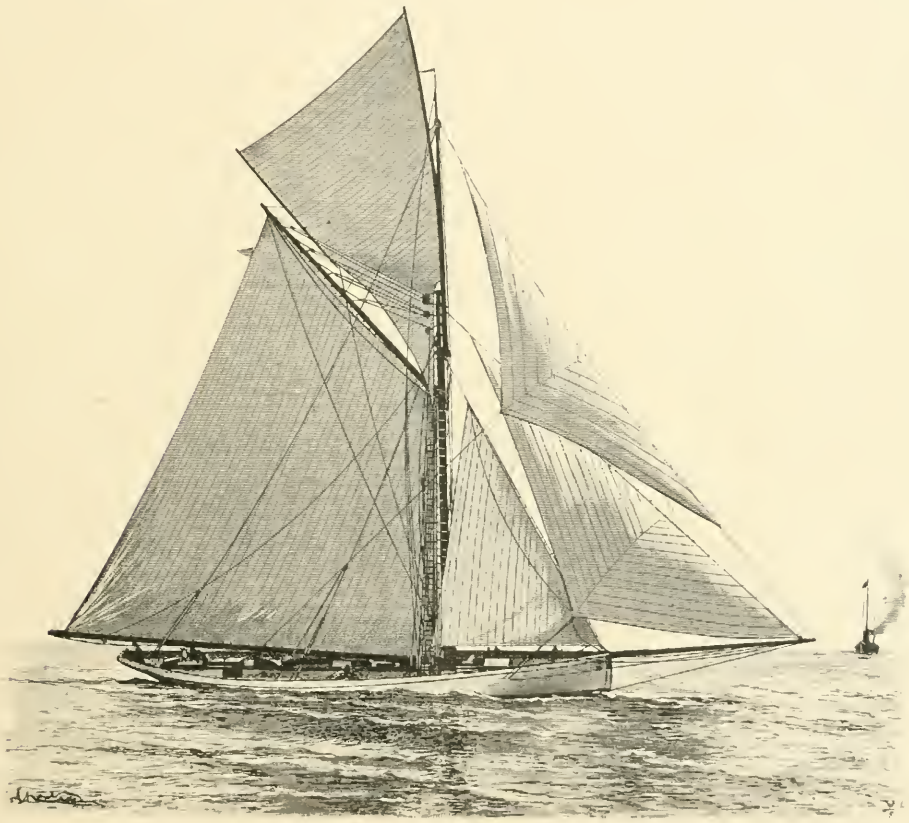
Des commentaires ajoutés à ce règlement par la presse nautique américaine, il résultait qu'à l'avenir le *New-York Yacht Club* se proposait de ne plus accepter de défi pour la coupe que si ce défi émanait d'une personne ou d'une société ayant véritablement qualité pour représenter sa nation. En ce cas, on lui permettrait de dicter ses conditions dans la mesure de l'équité. Mais s'il s'agissait d'un yacht n'ayant pas le titre officiel de champion et n'étant pas accrédité comme tel, on s'en tiendrait à la lettre stricte de l'acte de donation, en l'admettant à courir une seule fois, dans la limite de huit heures, sur le parcours ordinaire du club, selon ses règlements et allégeances.

Pendant trois ans, personne ne se présenta pour réclamer l'application du nouveau règlement; mais, en décembre 1884, le bruit

Le cotre anglais *Galatea*, au lieutenant Henn R.N.

s'étant répandu que les propriétaires des cotres anglais *Genesta* et *Galatea* avaient l'intention de se mettre en ligne pour la Coupe, chacun se dit que cette fois l'affaire allait être sérieuse. La *Genesta*, à sir Richard Sutton, était le cotre anglais le plus rapide de l'année,

et ses victoires, que les yachtsmen américains connaissaient par le menu, ne se comptaient plus. Divers indices permettaient de penser que la *Galatea* était plus redoutable encore. Visiblement, il s'agissait, pour sauver la Coupe, de produire un bateau de premier ordre et



Le sloop américain à dérive *Mayflower*, au général C. J. Paine.

supérieur à tout ce qui était sorti jusqu'à ce jour des chantiers de l'Hudson. Deux groupes de yachtsmen américains se mirent à l'œuvre.

L'un de ces groupes, formé de M. James-Gordon Bennett et de M. P. Douglass, le premier, commodore, et le second, vice-commodore du *New-York Yacht Club*, résolut de construire un bateau en fer, des proportions de la *Genesta*, et d'en confier l'exécution, sur les des-

sins de M. Cary Smith, à la maison Harlan, Hollingsworth et Cie. On devait l'appeler *Priscilla*. Le second groupe, composé des membres les plus expérimentés du *New-York Yacht Club* et de l'*Eastern Club*, s'arrêta à la construction d'un sloop composite à dérive, unissant les qualités propres du cotre à celles du modèle américain classique. Ce sloop, en bois, dessiné par M. Edward Burgess, devait s'appeler le *Puritan* : l'exécution en fut confiée à Lawley et fils, de Boston.

« On a dit de ce bateau que c'était un heureux accident, écrit le capitaine Coffin. Rien de moins exact. C'est au contraire le résultat de la préméditation la plus évidente, et tout y a été étudié, calculé, prévu avec autant de soin que de succès. Le *Puritan* a la quille et le lest extérieur du cotre, le bas mât court, le mât de hune démesuré, l'avant arrondi et les focs du cotre, la semelle de dérive et la grande voile lacée à la bôme du sloop. Il a réalisé les plus hautes espérances de ses propriétaires en se montrant supérieur, comme vitesse et stabilité, à tout ce qu'on a jamais fait en Amérique. C'est par une belle mer qu'il battit la *Genesta;* il l'aurait battue dix fois par de gros temps. »

La *Priscilla* se trouva aussi très rapide. Mais bien prit aux Américains d'avoir mis le *Puritan* en lice : seul il pouvait vaincre la *Genesta* et leur gagner la Coupe pour la sixième fois.

Cependant, la *Galatea*, au lieutenant Henn, annonçait à son tour l'intention d'entrer en ligne. Rien n'autorisait à la croire supérieure à la *Genesta;* mais rien non plus ne prouvait qu'elle fût inférieure. Aussi les Yankees, résolus à ne rien négliger, mirent-ils sur chantier deux nouveaux bateaux : l'*Atlantic*, qui n'a jamais répondu aux espérances de son dessinateur, et le *Mayflower*, dû, comme le *Puritan*, à M. Burgess, de Boston, et resté le chef-d'œuvre de la construction américaine. Le programme de 1886 fut réglé comme suit. Trois épreuves : l'une sur le parcours habituel, départ de Owl's head dans la baie intérieure, suivant les Narrows, tournant la bouée 8 1/2 à tribord, puis le feu flottant de Sandy-Hook, revenant virer sur la bouée et finissant en face de Staten-Island, à la hauteur du fort Wedsworth. La seconde épreuve ou « course dehors », comme on

l'appelle, 20 milles au vent de Sandy-Hook ou du phare de Scotland, selon le temps, avec retour. En cas de manche à manche, troisième épreuve sur un parcours triangulaire.

Le 7 septembre a lieu la première course : *Mayflower* gagne de 12 minutes 29 secondes; le 9 septembre, seconde épreuve, par un temps affreux, annulée parce qu'elle n'a point été courue dans les sept heures réglementaires; le 11 septembre, épreuve finale, gagnée par *Mayflower*, de 29 minutes 9 secondes. C'est la septième victoire des Américains (1).

(1) On pense bien que ces victoires pacifiques ne vont pas sans quelques railleries du cousin Jonathan à l'adresse de John Bull.

« Nos amis les Anglais doivent commencer à s'apercevoir que le cotre n'est pas précisément le type de perfection du bateau à voiles, écrit le *New-York Evening Post*. Qu'ils essaient donc de faire des sloops à dérive. S'ils ne réussissent pas du premier coup, nous leur enverrons volontiers des modèles. La routine, chère à ces excellents amis, explique du reste leurs échecs; mais qu'ils en soient bien convaincus, ce n'est pas avec un cotre qu'ils nous reprendront la Coupe!... »

Quant au *Brentano's Monthly*, il offre à ses lecteurs un apologue un peu lourd, mais qui donne bien la note du sentiment américain sur ces questions nautiques :

« Il y a déjà pas mal d'années, dit-il, que notre estimable cousin John Bull fut frappé de cette idée qu'un yacht manquait à sa gloire. Il se décida à construire un bateau, et, toujours conservateur, chercha un modèle à copier. Ses sympathies se portèrent naturellement sur le plus ancien, celui de Noé. Malheureusement, ce vénérable architecte naval, en liquidant ses affaires terrestres après une existence quelque peu dissipée, avait égaré ses dessins qui ne purent être retrouvés. Notre ami et respectable parent se vit obligé de tourner ses vues d'un autre côté. Il choisit pour modèle un des bateaux-poste de Scarborough.

» Ces embarcations sont larges, profondes, solides, sûres à la mer; mais notre cousin John Bull s'aperçut qu'elles ne marchaient guère plus vite dans le sens de la longueur que dans le sens de la largeur. « Je sais bien ce que je vais faire! se dit-il alors. Je vais amincir mon bateau, et il fendra l'eau, vous verrez!... »

» Pendant trente ans, son occupation exclusive fut d'amincir son bateau. Quant il eut achevé d'amincir son bateau à son entière satisfaction, il lui planta un mât au beau milieu, lui fourra un beaupré sur le nez, et, la face rayonnante de satisfaction, les yeux brillants de joie, il s'écria : « Les autres n'ont qu'à se bien tenir maintenant! »

» Hélas! quand notre ami essaya de hisser sa voile pour éprouver son chef-d'œuvre, le chef-d'œuvre se refusa absolument à rester debout : il était par trop aminci. Alors John Bull, s'abîmant dans ses réflexions, se dit : « Quand j'étais petit garçon, je connaissais un » gamin qui possédait un bateau. Et ce bateau ne se tenait debout qu'à la condition d'avoir » du plomb dans la quille... » Allons! c'était la solution de la difficulté. Il mit donc du plomb dans la quille, et, depuis, son bateau s'est toujours tenu debout. Naturellement notre ami est satisfait; car enfin, quel homme raisonnable demanderait à un bateau autre chose que de se tenir debout? Peu importe qu'il soit trop étroit pour y loger un chat. Peu importe qu'on y soit aussi trempé que dans une boutique à poisson. Peu importe que le bateau soit vilain

On peut juger avec quel intérêt passionné les péripéties de la lutte étaient suivies des deux côtés de l'Atlantique. Tous les journaux de langue anglaise discutaient ardemment la leçon à en tirer. Les uns voulaient trouver la cause de la victoire de *Mayflower* dans l'adoption partielle des formes britanniques; les autres mettaient cette victoire au compte du principe de léger déplacement qui est la base du yachting américain. Lord Brassey résuma le débat en montrant, dans une lettre au *Times*, que la voilure de *Mayflower* développe 9000 pieds carrés, alors que celle de *Galatea* n'en a que 7146, pour un déplacement plus fort d'un tiers.

Au milieu de ces discussions, éclatait comme un obus l'annonce d'un nouveau défi pour la possession de la Coupe, adressé au *New-York Yacht Club* par M. Bell, ancien vice-commodore du *Clyde Yacht Club*. Cette fois, c'est l'Écosse qui veut entrer en lice, et son champion prend pour nom l'emblème du pays, le *Thistle* (chardon). Le défi est accepté par les Américains. Il est convenu que la course aura lieu

ou pareil à une boîte. Il est fin, il est étroit, voilà l'essentiel. Par-dessus tout, il a du plomb dans la quille. Que veut-on de plus? Si nous n'étions pas si bêtes, pauvres Yankees que nous sommes, nous commencerions par anéantir tous nos bateaux, qui ont le malheur de posséder une semelle de dérive et point de plomb sous la quille...

» Il y a quelques jours, n'ayant rien de mieux à faire, je m'étais arrêté à regarder un excellent ouvrier en train de perdre son temps à construire un cotre du dernier modèle. C'était une embarcation d'à peu près 22 pieds de bout en bout, 5 pieds de large et 7 pieds de creux, parfaitement rase sur le pont, de l'étrave à l'étambot. Le plancher de la cabine pouvait avoir 18 pouces de large; presque toute la place était occupée par un coffre à glace et un autre coffre « de première nécessité ». On aurait pu se demander si le bateau n'était pas construit tout exprès pour loger ces deux meubles. Après quelques moments, le constructeur me demanda :

— Eh bien! que pensez-vous de ceci?

— Hum! Pas grand'chose de bon! répondis-je. Mais pourquoi ne faites-vous point votre bateau plus large?

— Il n'aurait pas l'air anglais.

— C'est vrai... Vous pourriez au moins lui donner un peu de corps. Ne pensez-vous pas qu'il en aurait meilleure mine et qu'on y serait plus au sec?

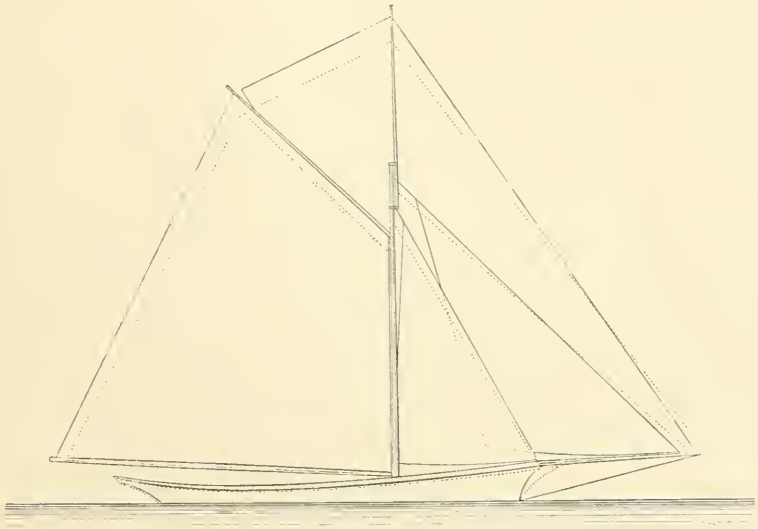
— Possible. Mais ce ne serait pas anglais. Du reste, je vais le doubler en cuivre et lui poser une quille en plomb.

— Et le tout coûtera?

— Deux mille dollars, à peu près.

Là-dessus, je m'en allai, convaincu qu'il faut véritablement avoir de l'argent de reste pour s'offrir un *English cutter*... »

en 1887, que les conditions seront les mêmes que celles des deux tournois antérieurs. M. Schuyler, le dernier survivant de l'*America*, et le donateur de la Coupe, est désigné d'un commun accord comme arbitre. Il y aura trois épreuves, et déjà les Américains sont à l'œuvre pour construire un yacht digne de leurs triomphes passés. Ce yacht s'appellera le *Volunteer*. C'est M. Edward Burgess qui en a conçu le plan; il diffère de ses autres sloops aussi complètement que le

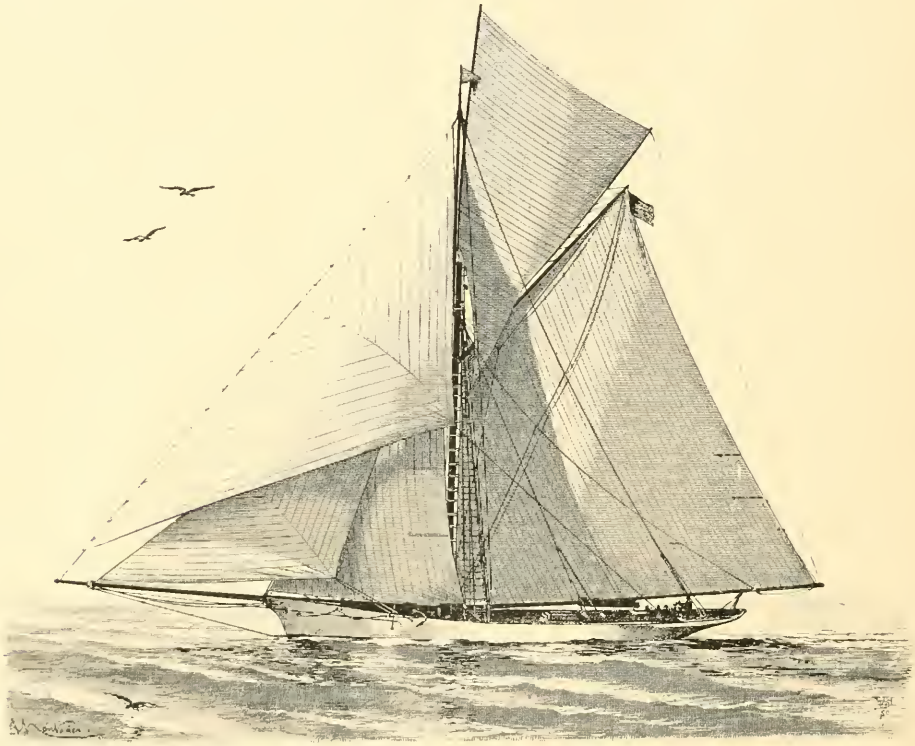


Plans de voilure comparés du *Thistle* et du *Volunteer*.

Thistle diffère des autres bateaux de M. Watson. Par une remarquable singularité, les deux grands architectes se sont simultanément éloignés des principes qui les avaient guidés jusqu'à ce jour; dans ce duel corps à corps, tous deux ont eu la même idée : — obtenir la plus grande puissance de voilure et sacrifier tout le reste à cet objet.

Comme tous les yachts du général Paine, le *Volunteer* est peint en blanc au-dessus de la flottaison, en rouge pâle au-dessous. Il a « l'avant élancé, aigu et tranchant d'un clipper; son arrière est dégagé en forme de cigare et terminé par un tableau très étroit; le corps même du bateau a un aspect de force remarquable; les murailles sont droites et même rentrantes dans le haut. Il porte 50 ton-

neaux de plomb dans la quille et 20 tonneaux de lest mobile pour régulariser son assiette. Son plan de voilure est énorme ». Quant au *Thistle*, « quoique ayant l'avant terminé par une guibre, c'est un bateau bien anglais. L'avant est haut d'abord; puis la tonture s'abaisse presque sur une ligne droite jusqu'auprès de l'arrière;

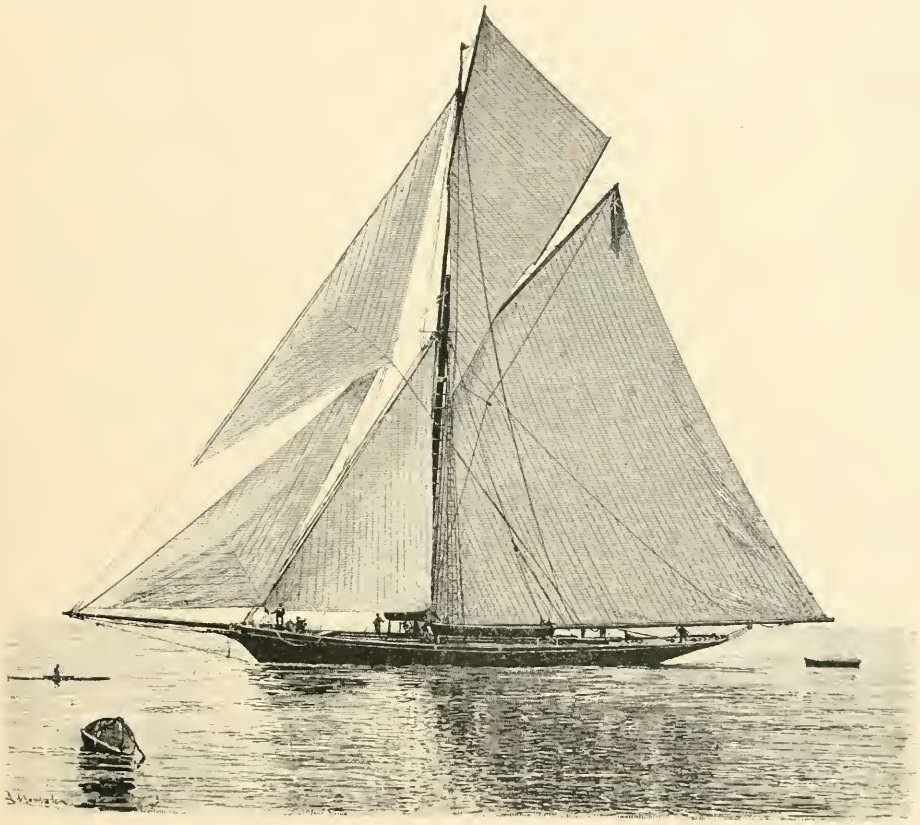


Le sloop américain à dérive *Volunteer*, au général C. J. Paine.

là elle se relève brusquement pour se relier à une voûte retroussée à l'extrémité qui termine le couronnement; cette disposition a pour effet de dissimuler la hauteur de la cote au-dessus de la flottaison... Le beaupré sort à jour au-dessus de la figure d'ornement remplacée par un chardon d'or, avec la devise écossaise : *Nemo impune me lacessit.* » (Journal de la Marine, *Le Yacht.*)

Le voici en rade de New-York, à la date du 16 août 1887, après

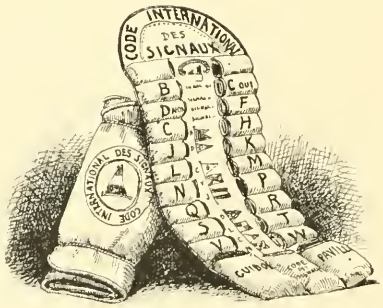
une traversée de vingt et un jours. Les derniers détails de la course sont arrêtés par les juges. La première épreuve a lieu le 27 septembre, la seconde le 29, et, par deux fois, le *Volunteer* triomphe; la Coupe reste encore aux Yankees.



Le cotre anglais *Thistle*, à M. Bell.

Au milieu de quelle ivresse d'enthousiasme, on peut aisément l'imaginer. Banquets à Boston, en l'honneur des équipages du *Puritan*, du *Mayflower* et du *Volunteer*. Banquets à New-York, en l'honneur de M. Burgess et du général Paine. Des fleurs et des drapeaux partout. Sur la table, la Coupe de l'*America*. L'éloquence américaine et les vins français coulent à flots. Quoi de plus légitime? — On dirait volontiers, quoi de plus saint? Arrivé à ces hauteurs, le sport prend

des proportions épiques et qui dépassent en ampleur la poésie des batailles. Ici, rien qui sente la barbarie, rien qui soit livré au hasard ou à la force aveugle des masses vivantes : tout est étudié, calculé, prévu, prémédité; c'est le triomphe de l'esprit sur la matière inerte, de la science sur les éléments, du génie humain sur le génie humain. Aussi peut-on être fier de telles victoires, qui ne coûtent rien aux peuples et ne font pas couler une larme maternelle! Encore un pas et l'homme s'étonnera que des nations civilisées aient jamais pu en souhaiter d'autres.



Le sac à pavillons.

En course : le départ des yachts.

VIII

LA LOCATION, L'ACHAT ET LA CONSTRUCTION D'UN YACHT; SA FRANCISATION QUAND IL EST D'ORIGINE ÉTRANGÈRE LE *LLOYD* ET LE *BUREAU VÉRITAS*

Un grand nombre de Français (et il faut sincèrement le regretter) trouvent plus commode d'aller acheter un yacht en Angleterre que de le faire construire sur les chantiers nationaux. Les excuses, assurément, ne leur manquent point; le choix est infiniment plus varié et plus vaste de l'autre côté du détroit, surtout en matière de bateaux d'occasion; les formes sont plus nouvelles, et les prix souvent plus modérés qu'en France. Il n'en est pas moins déplorable que des capitaux importants soient ainsi détournés de nos côtes, au profit de l'industrie étrangère, et l'on ne peut douter que ces habitudes n'aient la plus large part dans la stagnation relative du yachting français. Que les choses seraient différentes, si tous nos amateurs de

navigation de plaisance voulaient une fois prendre le parti de s'adresser exclusivement aux constructeurs français ! Il suffira de dire que nos yachtsmen n'achètent pas sur les chantiers anglais, chaque année, moins de 2000 à 3000 tonneaux de yachts, valant au bas mot, avec les agrès et la voilure, 2000000 ou 3000000 de francs. La somme irait presque au double si l'on y comprenait les petits bateaux de course ou de promenade en rivière. Ne serait-il pas bien simple d'en faire profiter nos constructeurs et de comprendre qu'en achetant un yacht anglais on oppose inconsciemment un obstacle au développement du yachting français?

Beaucoup de gens, à la vérité, se payent à cet égard de sophismes consolants et vont jusqu'à penser qu'en « important des modèles » anglais, ils rendent service à la construction française. C'est une singulière économie politique. J'imagine qu'il ne faudrait pas, sur ce point, demander l'avis des constructeurs et des ouvriers.

Quoi qu'il en soit, on ne saurait s'entourer de trop de précautions quand on achète un yacht, surtout si cet achat s'opère à l'étranger, et la première chose à faire est de l'examiner de fond en comble avec un expert.

Un yacht neuf commandé revient à 1000 ou 1200 francs le tonneau (compris doublage en cuivre, lest en fonte, gréement, armement, emménagement), prêt à prendre la mer.

Acheté d'occasion, le même yacht coûte parfois moitié moins, quoique parfaitement neuf, par le seul fait qu'il n'a pas été commandé.

Un yacht qui a trois ou quatre années d'existence, fût-il encore excellent, verra son prix tomber à 300 et même 200 francs par tonneau.

On comprend donc qu'il soit, en général, beaucoup plus avantageux d'acheter un yacht de seconde main que d'en faire mettre un neuf sur chantier. Les débutants feront bien de s'en tenir au premier des deux systèmes et de ne se lancer dans la construction navale qu'après avoir acquis une expérience sérieuse du yachting. Un proverbe a cours de l'autre côté du détroit : *Ce sont les fous qui font*

construire des yachts, pour que les sages les achètent. Le proverbe n'est pas absolument juste, car en somme il est malaisé d'obtenir précisément le bateau qu'on souhaite, sans l'avoir fait établir sur des données personnelles : mais il exprime, sous une forme vive, ce qui est en somme la vérité moyenne. Un trait commun aux propriétaires de yachts est en effet de se dégoûter de leur bateau presque aussitôt qu'ils l'ont mis à l'eau ,et d'en rêver immédiatement un autre,

L'hivernage : yachts sur la grève de Dinard.

ou plus grand, ou plus petit, en tout cas différent. Je ne parle pas, et pour cause, des nombreux candidats au yachting qui reconnaissent, après une saison, — parfois après une semaine, — leur incapacité absolue à supporter les rigueurs de la mer ou à en goûter les plaisirs. Les uns et les autres feront prudemment de fixer leurs idées avant de se lancer dans la carrière. Il n'est rien de tel pour cela que l'achat d'un yacht de rencontre, voire sa location provisoire.

Louer un bateau est aujourd'hui chose facile : il suffit d'en exprimer le désir à la quatrième page d'un journal pour voir affluer les offres de tous les points de la rose des vents. Le prix de lo-

cation est ordinairement de 50 à 60 francs par tonne et par mois, — soit environ 3,000 francs pour un yacht de 50 tonneaux, salaire et nourriture de l'équipage compris. Il faut ajouter d'habitude les émoluments du cuisinier et du maître d'hôtel, la moitié des frais d'armement, les droits d'assurance, de pilotage et de port, — et, bien entendu, les approvisionnements de table. Mais tout cela est affaire de conventions personnelles entre le propriétaire et le locataire : aussi importe-t-il de spécifier avec soin, dans le contrat, si le prix débattu couvre tous les frais ou en laisse quelques-uns à la charge du preneur; comment et à quelles dates les payements seront effectués, etc... D'ordinaire, la moitié de la somme est versée d'avance, l'autre moitié à l'expiration du contrat. Il va de soi que le locataire prend l'engagement de rendre le yacht en bon état, à la date convenue, dans un port déterminé.

Après une première expérience de cet ordre, le yachtsman novice, s'il est sûr de lui-même, peut se risquer à acheter un bateau. Encore fera-t-il bien de s'assurer les conseils d'un homme sûr, de mettre le bateau à sec et d'en vérifier avec soin toutes les parties.

L'état civil du yacht prend, en pareil cas, une importance considérable. Si sa naissance ne remonte pas à plus de deux ou trois ans, il y a de fortes chances pour que ses œuvres vives soient en bon état; quand elle remonte à cinq ou dix ans, ces chances diminuent déjà notablement; au-dessus de vingt ans, il faut craindre que le yacht ne soit à peu près hors d'usage, ou nécessite des réparations si fréquentes ou si sérieuses, qu'il devienne infiniment plus simple et moins ruineux de s'offrir du neuf.

Quant à l'examen proprement dit du bateau, les règles en sont pour ainsi dire classiques. Cet examen doit être aussi complet que possible, et porter au moins sur les parties essentielles.

Relativement à la coque, il s'agit d'abord de vérifier si le bateau n'a point d'avaries graves et ne fait pas plus d'eau qu'il ne convient. Car tous les navires font de l'eau et la chose ne présente pas d'inconvénients, à la condition que le mal n'ait rien d'excessif : les pompes sont là pour l'expulsion de ces infiltrations. On peut même dire qu'il

est fâcheux qu'un bateau soit trop étanche, car dans ce cas on oublie aisément de mettre les pompes en jeu, elles se dessèchent et peuvent se trouver hors de service quand une voie d'eau les rend indispensables. Sans compter qu'un petit marais stagnant dans la cale peut devenir une source de miasmes et d'infection. Mais là, comme ailleurs, *est modus in rebus*. Il est bon qu'un navire fasse de l'eau : il ne faut pas qu'il en fasse trop. Si l'acheteur assiste en personne à la mise à sec et au nettoyage de la carène, rien ne lui sera plus aisé que de voir où en sont les choses. Par la même occasion, il pourra vérifier s'il n'y a pas d'eau emprisonnée entre le doublage et la carène, ce qui serait un indice fâcheux de l'état de ce doublage.

Un bon doublage doit être en cuivre rouge (dit *rosette*), qui résiste mieux à l'oxydation que l'alliage. La coutume s'est introduite, depuis quelques années, d'employer le zinc, beaucoup moins cher, mais infiniment moins durable. Il importe d'être fixé sur ce point. D'autre part, l'état du doublage fournit des indices précieux; montre-t-il des bosses, des rides ou des poches, on peut tenir pour certain que les tissus sous-jacents laissent à désirer. Des fronces longitudinales indiquent que le navire a fatigué à cette place et que le bois s'y est tassé. Un petit boudin en saillie révèle que le bordage surmené a craché son calfatage. Des pièces neuves sur la quille ou dans les fonds et sur les flancs sont une présomption d'échouages qui peuvent avoir atteint plus ou moins profondément la coque. Des traînées de rouille sur le cuivre montrent que tels ou tels boulons en fer, dont la tête affleure la face interne du doublage, sont plus ou moins gravement altérés par l'oxydation, et par suite remplissent mal leur fonction.

Quand il n'y a pas de doublage proprement dit, mais simplement quelque enduit spécial, breveté ou non (c'est souvent le cas pour les petits bateaux), l'examen de la coque devra être plus minutieux encore. Au cas où l'on se proposerait de faire doubler ce bateau, il sera très important de savoir s'il est chevillé en cuivre ou en fer. Chevillé en cuivre, il durera plus longtemps et pourra être doublé du même métal. Chevillé en fer, il devra nécessairement être doublé de zinc, sous

peine de voir très rapidement se produire des actions galvaniques destructives de toute solidité.

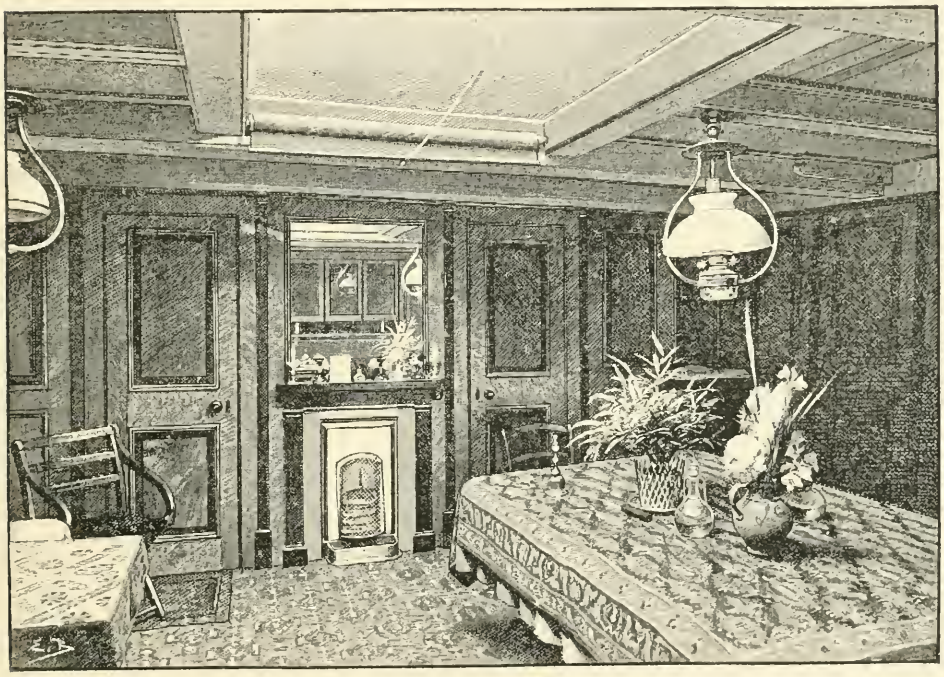
Passons à l'examen de la quille. Elle devra être vérifiée avec soin sur toute sa longueur et en dessous, de même que l'étrave et l'étambot. Les arêtes sont-elles parfaitement lisses et droites (à la réserve de la convexité que la quille présente normalement en son milieu, dans un grand nombre de bateaux), on peut tenir pour certain qu'aucun choc n'a ébranlé la solidité de ces maîtresses pièces. Des bosses, des déviations ou brisures légitiment, par contre, toutes les défiances. Une torsion de l'axe de la quille indiquerait que ses conditions d'équilibre ne sont pas normales. Si cette quille, selon l'usage ordinaire des bateaux de course, porte des pièces de fonte ou de plomb dans les cavités spéciales ménagées à cet effet, il importe au plus haut point de vérifier l'état des boulons en fer qui maintiennent ce lest extérieur, de s'assurer que lesdits boulons ne sont point oxydés, qu'ils ne jouent pas dans leur lit et n'ouvrent pas des voies d'eau dans la quille même qu'ils traversent de part en part.

Enfin, la vérification de la coque se terminera par une étude toute particulière de son état au niveau de la ligne de flottaison. C'est là que les alternances continuelles d'humidité et de sécheresse deviennent le plus aisément une cause de maladie.

Le gouvernail sera examiné avec la même sollicitude, surtout en ses ferrures. Usées par le frottement, elles déterminent des trépidations très pénibles pour le barreur et qu'il convient de lui épargner.

A l'intérieur du yacht, il est recommandé aux vérificateurs de lever des bandes de bois sur toute la longueur du bateau, notamment aux plafonds et aux bordages ; de faire ouvrir le plancher et extraire le lest, de manière à mettre à découvert la carlingue et les varangues ; enfin de sonder ces charpentes au couteau, de même que les membrures. (La carlingue est cette longue pièce de bois qui surmonte la quille, à l'intérieur de la cale ; les varangues sont les pièces à deux branches qui forment la partie inférieure d'un couple et qui s'ajustent sur la carlingue.) Il s'agit surtout de déterminer si ces charpentes fondamentales ne sont pas atteintes de *carie*.

La carie ou pourriture sèche est une maladie propre aux bois ouvrés. Elle résulte d'une véritable fermentation qui transforme la sève et le ligneux du bois en produits gazeux tels que l'acide carbonique et les hydrogènes carbonés. La cellulose, au contraire, résiste : de telle sorte que la pièce conserve sa forme tout en n'étant plus



Le salon de la *Melita*, goélette de 200 tonneaux.

qu'une masse pulvérulente ou une espèce de champignon sans résistance. La carie prend le nom de pourriture humide quand elle se manifeste sur des bois secs, mais exposés à des vapeurs chaudes et stagnantes ; celui de pourriture sèche, quand elle est due à la fermentation de la sève restée dans le bois. C'est la plus fréquente ; aussi importe-t-il au plus haut point de n'employer dans les constructions navales que des arbres abattus en septembre, octobre, novembre ou décembre, et par conséquent francs de sève. Malheureusement, les propriétaires de bois sont portés à les couper au printemps ou en

été, parce qu'alors ils bénéficient de l'écorce, qui représente une plus-value d'un cinquième. Peu leur importe que les bois chargés de sève qu'ils livrent à la construction navale pourrissent en quelques mois et causent ainsi la mort de milliers d'hommes !... On ne sait pas assez qu'il serait facile de tout concilier, en commençant par dépouiller les arbres de leur écorce et les laissant sécher sur pied pendant cinq ou six mois avant de les abattre. Des expériences décisives ont prouvé qu'il n'y a pas de meilleur procédé pour obtenir des bois de charpente durables.

Pour revenir à l'examen du yacht, il faut passer à la vérification des mâts, en s'assurant que leur pied est bien emplanté dans la quille et qu'ils sont sains dans toutes leurs parties ; suivre les coutures du pont ; examiner les voiles, qui doivent être exemptes de mildew et de taches ; enfin faire jouer les pompes. Si tous ces organes essentiels ont été trouvés en bon état, après une visite approfondie, il est à croire que les parties secondaires sont également satisfaisantes. Mais il ne faut jamais perdre de vue que le mastic a été inventé pour boucher les trous et la peinture pour masquer les rides.

Supposons maintenant l'expertise achevée et jugée satisfaisante : il ne s'agit plus que de s'entendre sur le prix d'achat. L'usage est d'en verser immédiatement une part, à titre d'arrhes, et de payer le reste sur livraison. Ne pas omettre de dresser un inventaire détaillé et n'accepter le bateau qu'après une revue complète de tous les articles portés à l'inventaire. Il est d'usage que le vendeur remette tous les papiers du bord à l'acheteur, en lui transférant le navire.

L'opération terminée, il ne reste qu'à conférer au yacht, s'il est d'origine étrangère, la naturalisation. Elle prend, dans ce cas spécial, le nom de *francisation* et est soumise à des règles positives. Voici quelle est, à cet égard, la législation fixée par un règlement maritime de 1867 :

Art. 141. — Sont réputés français les navires appartenant au moins par moitié à des Français et qui ont été construits en France. Les bâtiments étrangers sont admis à la francisation moyennant un droit de 2 francs par tonneau de jauge.

N°

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

DOUANES 75. CEN.

Yachts de Plaisance.

ACTE DE FRANCISATION.

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS,

Le Ministre des Finances déclare que M

Français domicilié à a justifié, conformément à la Loi du 27 vendémiaire an 2, être propriétaire du Yacht de plaisance

ci-après décrit, qu'il a déclaré vouloir attacher au Port d

et qui jaugé officiellement suivant le détail ci-après

	Mètres cubes	Tonneaux
Volume total (non compris l'allocation pour l'équipage) . . .	. . .	
Déduction pour les navires à vapeur	———	———
Net	. . .	

L'identité du Navire est déterminée par les mesures ci-après

	Mètres	Centimètres.
Longueur de l'avant de l'étrave sous le beaupré jusqu'à l'arrière de l'étambot		
Plus grande largeur extérieure		
Hauteur au milieu du navire . Sous le pont de tonnage		
Hauteur au milieu du navire . Sous le pont supérieur		

Il a été également constaté que ledit navire a pont qu'il vaigrage qu'il a mât qu'il est doublé en et qu'il a été construit à en 18 ainsi qu'il appert des justifications produites.

Vu les actes passés par-devant les Autorités judiciaires, à l'effet de constater que ledit Navire est propriété française et que le serment a été reçu,

Vu aussi les soumissions et le titre du cautionnement déposés au bureau de la Douane d le et relatés au registre des francisations sous le n°

Le présent Acte est délivré par nous aux fins de conférer à l'Impétrant le droit de faire naviguer ledit Navire sous pavillon français.

En conséquence le Président de la République prie et requiert tous Souverains, États Amis et Alliés de la France et leurs Subordonnés, ordonne à tous Fonctionnaires publics, Commandants des Bâtiments de l'État, et tous autres qu'il appartiendra de le laisser sûrement et librement passer avec sondit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque, mais au contraire de lui donner faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Vu et collationné à l'Administration des Douanes

Le Conseiller d'État, Directeur général

Délivré à Paris le 18

MINISTÈRE DES FINANCES

Le Ministre des Finances,

Les justifications relatives au présent acte auront été enregistrées au bureau de la Douane d

Indépendamment des droits ci-après dénoncés, il sera perçu 1 fr. 50 pour le coût d'impression et fournitures du parchemin

Art. 142. — Avant de procéder à la francisation du navire, le propriétaire doit le faire jauger.

Art. 144. — Le nombre de tonneaux obtenu est gravé au ciseau sur les faces avant et arrière du maître bau.

Afin de faciliter les vérifications, des marques fines sont appliquées par la douane aux points où ont été prises les dimensions principales.

Art. 145. — L'acte de francisation est la pièce qui constate le droit du navire à porter le pavillon français et lui assure les avantages réservés à la navigation nationale. — Il est délivré au nom du peuple français et signé par le Ministre des Finances.

Art. 146. — Préalablement à la délivrance de l'acte de francisation, le propriétaire du bâtiment doit affirmer par serment sa propriété devant le juge de paix ou le tribunal de première instance ou de commerce.

Art. 147. — L'acte constatant la prestation du serment est remis à la douane par le propriétaire qui donne, en outre, une soumission et caution de 20 francs par tonneau au-dessous de 200 tonneaux, et de 30 francs par tonneau pour les bâtiments de 200 à 400 tonneaux.

Art. 150. — La délivrance de l'acte de francisation a lieu au bureau des douanes du port auquel appartient le bâtiment.

Art. 151. — Sont exempts de prendre un acte de francisation :

Les embarcations de tout tonnage qui naviguent en rivière en deçà du dernier port situé à l'embouchure de la mer; les bateaux de plaisance de 10 tonneaux et au-dessous.

Art. 157. — Les yachts et embarcations de plaisance reçoivent un acte de francisation spécial, dont la production les exempte du payement des droits de navigation dans la plupart des ports étrangers.

Quant à la construction d'un yacht, ce serait chose si téméraire et si folle de la part d'un homme étranger aux secrets de l'art, qu'il peut paraître inutile de lui tracer des règles élémentaires. Voici pourtant quelques principes consacrés par l'expérience et qu'il est toujours bon d'observer quand on se trouve dans l'agréable nécessité de faire mettre un bateau sur chantier.

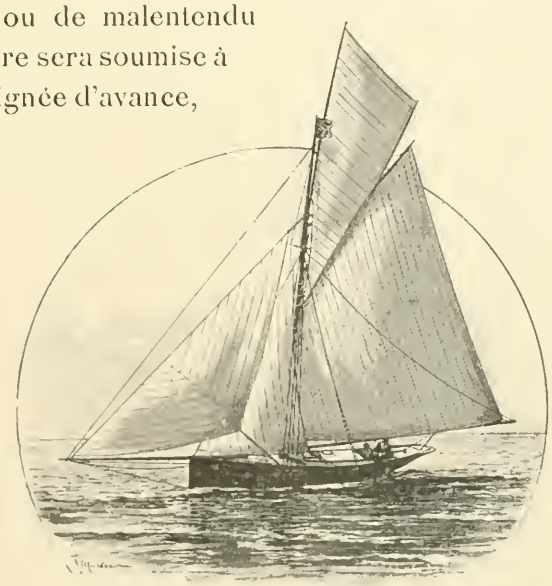
Le premier principe est de s'entendre *par écrit* et dans le plus grand détail, avec le constructeur, sur les dimensions, la forme, la qualité des matériaux et le prix du yacht à forfait, sur les dates de livraison et de payement. Le second est de confier à un expert éprouvé le soin de suivre les travaux et d'en surveiller la parfaite exécution.

On ne manquera pas de spécifier dans le contrat que le bateau doit être établi conformément aux plans et devis signés en double

par les parties; que l'expert aura accès au chantier à toute heure du jour; que la somme de..... est fixée comme prix global et sans mémoires supplémentaires d'aucune sorte, à moins de nouvelle convention écrite; qu'un cinquième de cette somme sera payé d'avance; un cinquième sur le certificat de l'expert que la membrure du yacht est établie à sa satisfaction; un cinquième à l'achèvement des ponts et bordages; un cinquième sur le lancement; et le dernier cinquième après la visite définitive et sur le certificat du *Bureau Veritas* ou du *Lloyd*, classant le yacht dans la série X et pour une durée présumée de..... années.

Il sera dit qu'en cas de faillite de l'entrepreneur, ou de suppression des travaux pour une cause quelconque, le yacht, au point où il aura été laissé, sera réputé propriété de celui qui l'a commandé et pourra être achevé sur ses ordres, par qui il jugera bon; qu'en cas d'incendie ou de sinistre quelconque au cours des travaux, la perte sera au compte de l'entrepreneur, à la charge pour lui de la réparer; qu'en cas de retard sur la date de livraison, une indemnité de..... par jour sera imposée à l'entrepreneur et déduite des derniers payements; qu'en cas de différend ou de malentendu sur l'exécution des travaux, l'affaire sera soumise à l'arbitrage de telle personne désignée d'avance, et son jugement accepté comme définitif.

Suivra l'énumération spécifique des matériaux qui doivent être mis en œuvre pour l'établissement de la quille, de l'étrave, de l'étambot, du gouvernail, des membrures, ponts, courbes, gabords, planchers, épontilles, bordages, lisses, etc.; pour le calfatage, la peinture, le lest, les pompes, les escaliers, les plafonds, les



Le cotre *Saint-Elme*, à M. Vanier.

hublots, les cabinets d'aisances, les ajustages du pont, les écoutilles et claires-voies, les cuivres, les plafonds, les lambris de salon et cabines, le fourneau de coqueron, la literie d'équipage, le mobilier d'office, les lavabos, baignoires et toilettes, les mâts et espars, la corderie, la voilure, les embarcations, les ancres, l'habitacle, les lampes, les plombs de sonde, la cloche, et jusqu'aux seaux, balais et fauberts... Il sera dit si le constructeur doit exécuter les travaux d'ébénisterie et d'ameublement, fournir la vaisselle, et dans quelles conditions. En un mot, on s'attachera avec le soin le plus scrupuleux à tout prévoir, à tout préciser.

Après quoi, si l'on obtient précisément le yacht qu'on a rêvé, au jour dit et au prix convenu, on pourra encore s'estimer heureux.

Les noms du *Lloyd* et du *Bureau Veritas* ont été mentionnés ci-dessus. Ce sont des administrations spéciales, chargées de dresser l'état civil des navires de tout tonnage et de les classer, à dire d'expert, selon leur condition présente. Le *Lloyd* a été fondé à Londres, en 1824, par un syndicat d'assurances maritimes. Il publie, depuis 1878, un annuaire désigné sous le titre de *Yacht Register* et qui donne l'âge, le tonnage et l'état actuel de tous les yachts soumis à son appréciation. Le *Bureau Veritas*, fondé à Anvers, en 1828, par M. Aug. Morel, a, depuis 1832, son siège à Paris. Son règlement est devenu obligatoire en France, il est le mandataire réel des armateurs pour la surveillance de la construction des navires, et les compagnies d'assurances maritimes de tous les pays ont adopté une échelle de primes réglées d'après ses cotes d'appréciation.

Les règlements de classification ont été établis par un comité technique qui a adopté le système fractionnaire pour exprimer son appréciation des navires.

Les signes 3/3 ou 3 T, 3/4 ou 3 A, 2/3 ou 2 T, 1/2 ou M, etc., constituent une formule de cotation qui est l'œuvre et la propriété personnelle de l'administration. Les experts du *Bureau Veritas* surveillent, sur demande écrite, la construction et la réparation des navires, pour déterminer la classification à accorder conformément

aux conditions du règlement; ils donnent leur appréciation sur les navires construits, lorsqu'ils en sont requis par écrit.

La cote des navires en bois est complétée par deux chiffres variant de 1 à 3 et placés à la suite. Ces chiffres déterminent séparément : 1° les qualités de la coque; 2° celles du gréement, des chaînes des ancres et des autres dépendances. Le nombre de gauche se rapporte à la coque, celui de droite aux gréements, ancres, chaînes, etc.

Les cotes sont représentées de la manière suivante :

3/3	—	1.	1.
5/6	—	2.	1.
3/4	—	2.	1.
2/3	—	3.	2.
1/2	—	3.	2.

La classification des navires en fer ou en acier comprend trois divisions. Les divisions sont exprimées: 1re division, I ; 2e division, II ; 3e division, III.

Les navires surveillés spécialement ont une croix de Malte placée devant leur signe de classification.

Quand la coque d'un navire en fer ou en acier est divisée en un nombre de compartiments étanches suffisant pour lui permettre de flotter même en cas de voie d'eau considérable dans l'un quelconque desdits compartiments, ce navire est inscrit aux registres avec l'une des marques spéciales suivantes :

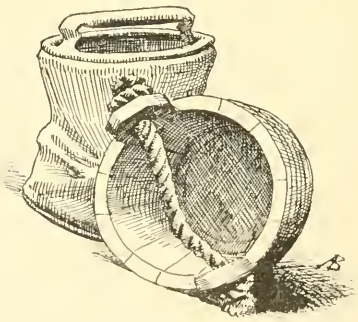
Pour la 1re division, I entouré d'un cercle; pour la 2e division, II entouré d'un cercle, et pour la 3e division, III entouré d'un cercle. Ces marques de classification sont complétées par certaines lettres jointes aux chiffres de la cote.

I, veut dire que le navire est construit spécialement pour la navigation des canaux et rivières; — P, pour le petit cabotage; — M, pour la Méditerranée; — Y, pour la navigation de plaisance; — G, pour le grand cabotage; — A, pour l'Atlantique; — L, pour le long cours ou navigation dans toutes les mers.

Chaque navire en fer, pour être maintenu dans sa cote, doit être visité par l'un des experts de l'administration :

Les navires de la	1re	division,	tous les 4 ans.
—	2e	—	3 —
—	3e	—	2 —

Il est à peine besoin de dire que le *Bureau Veritas* est dirigé par des ingénieurs des constructions navales de la plus incontestable compétence, et que ses décisions doivent toujours être acceptées comme basées sur l'examen le plus approfondi. Quand il a prononcé, par exemple, qu'un yacht n'est atteint ni de pourriture sèche, ni de pourriture humide, on peut être tranquille : ce n'est pas de pourriture que le yacht périra dans l'année.



Seilles.

L'équipage prend un ris dans la grand'voile.

IX

QUELQUES DÉFINITIONS — LES DIVERSES ESPÈCES DE YACHTS LE PONT, LES MATS, LES VOILES, LES ALLURES

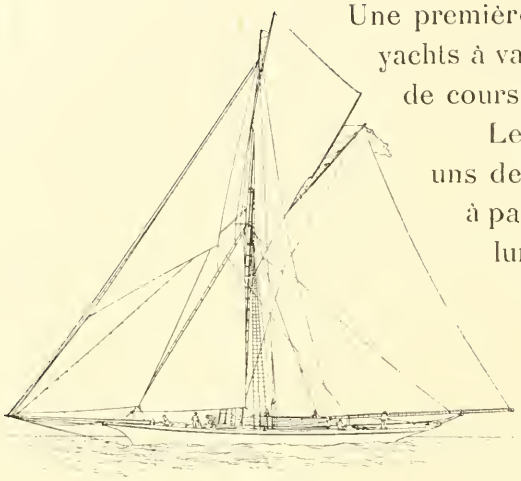
Nous avons donné l'étymologie et défini la prononciation du mot *yacht;* nous n'avons pas expliqué ce qu'on entend au juste par ce mot.

Pour cela nous ne pouvons mieux faire que de donner l'interprétation textuelle du *Yacht-Club* de France.

« Est considéré comme yacht tout bâtiment ponté ou demi-ponté, à voile ou à vapeur, consacré exclusivement et d'une manière permanente à la navigation de plaisance et propre à la navigation de mer. » (Art. 5 des statuts du *Yacht-Club* de France.)

Ajoutons que, en fait, la dernière condition, relative à l'aptitude à la navigation maritime est tombée en désuétude. Il y a des yachts de rivière, parfaitement reconnus comme yachts et qui ne pourraient naviguer en mer sans inconvénients.

Maintenant, comment classer les différentes formes de yachts?



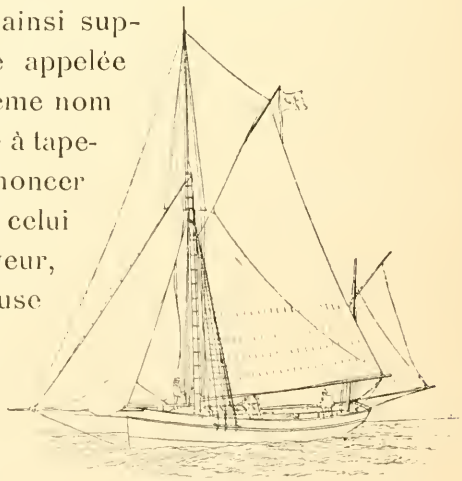
Cotre (*Thistle*).

Une première division s'impose : yachts à voile; yachts à vapeur. Une autre s'est établie : yachts de course et yachts de croisière.

Les yachts à voile se distinguent les uns des autres, toute question de tonnage à part, d'après leur gréement et leur voilure. Les uns sont à deux mâts, les autres à un mât. Il pourrait y en avoir, comme au commerce, portant trois mâts; mais il n'en existe pas, à notre connaissance, au moins parmi les voiliers, et nous n'en parlerons qu'à la division des vapeurs.

Les yachts à voile à un seul mât prennent le nom de *cotres* ou de *sloops*, qu'on prononce quelquefois *cheloups*. Ce gréement comporte un ou deux focs, une trinquette et une grande voile trapézoïdale appelée brigantine, sans compter des voiles volantes qu'on ajoute par beau temps ou sous certaines allures et qui s'appellent flèches, fortunes, bonnettes, etc.

Cette brigantine des cotres a des dimensions considérables et se manœuvre quelquefois difficilement. On a eu l'idée de la diminuer et de suppléer à la surface de voilure ainsi supprimée par une voile supplémentaire appelée tape-cul, portée par un petit mât du même nom placé à l'arrière; on obtient ainsi le cotre à tape-cul, appelé aussi *dandy* ou *yawl* (prononcer *yaule*). Ce gréement, moins élégant que celui du cotre franc, est cependant très en faveur, surtout pour les bateaux de voyage, à cause de sa grande commodité.

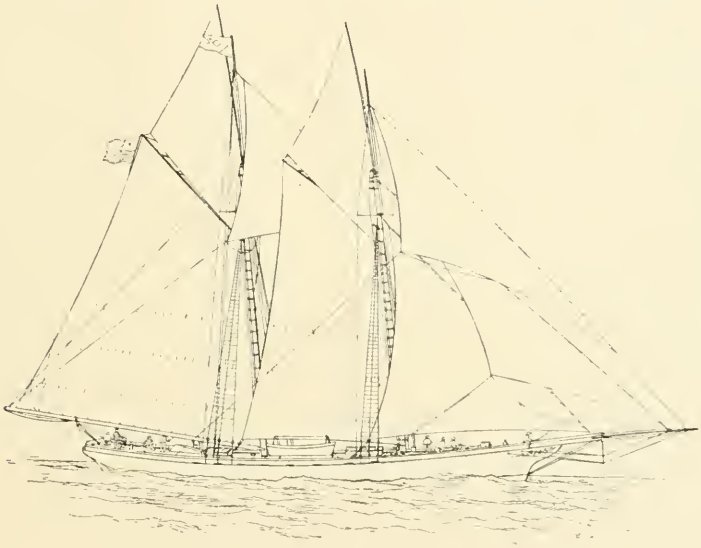


Yawl (*Miss Hélène*).

Le *sloop*, est comme le cotre, un bateau à un seul mât vertical, mais presque toujours son avant est plus arrondi, ce qui le rend moins propre

à la course, son gui de brigantine est plus long et déborde davantage à l'arrière, son mât est plus près de l'avant; il ne porte ni trinquette ni flèche; enfin son beaupré est fixe, tandis que celui du cotre passe dans une douille fixée sur un côté de l'étrave et peut ordinairement se rentrer.

Les yachts à deux mâts sont des *schooners* ou *goélettes*. Ces goélettes portent à chacun de leurs mâts une brigantine, outre les



Goélette (*Henrietta*, à M. James Gordon Bennett).

focs et toutes les voiles supplémentaires des cotres. Il y a, parmi les goélettes, diverses variétés : les goélettes à pible, latines, à huniers, etc.

Parmi les petits yachts à voile, on trouve plus de fantaisie dans les gréements. Il y a des yachts gréés *en flambarts*, c'est-à-dire avec des voiles dites *au tiers;* beaucoup de petits cotres ont adopté le gréement à voiles triangulaires dites *houari*, qui nous vient de la Méditerranée.

Indépendamment d'ailleurs des différences de gréement, les yachts se distinguent par l'objet propre de leur construction et la nature de leur navigation; il y a des bateaux de mer et des bateaux

de rivière, et, dans chacune de ces catégories, des bateaux de course et des bateaux de promenade.

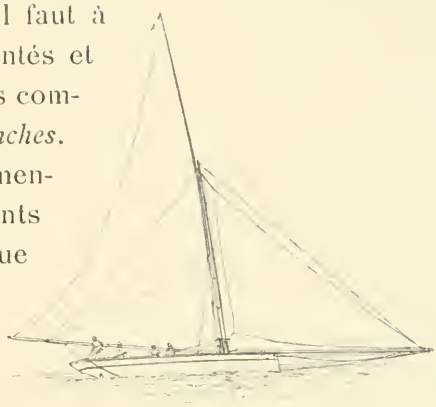
Les bateaux de rivière appartiennent presque tous au type improprement appelé « à dérive » et qui est une modification toute française du *center-board* américain, importé chez nous vers l'année 1856 et baptisé en Seine du nom de « clipper » (clipper parisien), par un exemple nouveau de la déviation que subit toujours le sens d'un mot importé de l'étranger. Ces petits yachts, quand ils ne portent qu'une seule voile, appartiennent au genre *una* ou *cat-boat*. (Le nom d'*Una*, particulier au premier bateau de ce gréement arrivé d'Amérique, est devenu le nom générique dans les eaux anglaises.) Ils sont ordinairement deux ou trois fois plus longs que larges, très plats et pourvus d'un mât planté tout près de l'avant, presque sur l'étrave, avec une voile unique lacée à la bôme et au pic. Très maniables et très rapides dans les eaux calmes, ils deviennent aisément dangereux pour peu que le vent fraîchisse. En Seine, on appelle *océan* une embarcation de cette catégorie, généralement non pontée et par conséquent tout à fait impropre, en dépit de son nom, à la navigation maritime.

C'est surtout dans les petits bateaux que la fantaisie des amateurs et des constructeurs s'est donné carrière. Qui n'a vu des *sharpies*, embarcations très légères à fond plat, n'ayant presque pas de façons nautiques et ressemblant plus à de longues boîtes à savon qu'à d'honnêtes embarcations? Ces sharpies ont cependant donné de très bons résultats et peuvent rendre d'excellents services en des circonstances déterminées.

On a plus rarement chez nous l'occasion de voir des *catamarans*, bateaux jumeaux réunis par un plancher et imités à la fois de certaines embarcations de la mer des Indes et des radeaux de l'Amérique du Sud. Ces embarcations insubmersibles et inchavirables ont fait fureur pendant un temps aux États-Unis et en Angleterre, mais n'ont jamais été appréciées en France.

Les vapeurs se décomposent comme les voiliers en yachts de

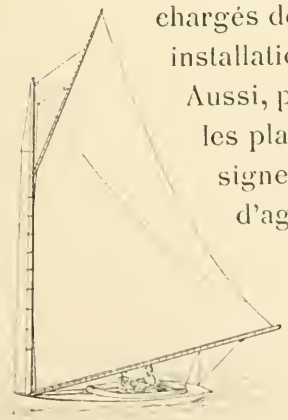
mer et yachts de rivière. Parmi ceux-ci il faut à peine compter les canots à vapeur non pontés et qui ne méritent pas le titre de yachts; on les comprend sous le nom générique de *steam-launches*. Quelques-uns atteignent d'assez grandes dimensions et sont même pourvus d'emménagements permettant d'y faire des voyages de quelque longueur sur les canaux et les rivières.



Houari (*Condor*).

Les vapeurs sont également désignés par leur gréement. Ceux de rivière ne portent, en général, qu'une mâture très légère et plus décorative que sérieuse. Ceux de mer, au contraire, sont le plus souvent pourvus d'une voilure, — presque toujours une voilure de goélette. Les bateaux mixtes dits *auxiliaires*, ou plus exactement à *machine auxiliaire*, sont même construits pour user surtout de leurs voiles et ne marcher à la vapeur que par les calmes et les vents contraires. Le *Sans-Peur*, à M. E. Fould, est un des plus beaux modèles de yacht auxiliaire qui se puisse voir.

Enfin les yachts, et spécialement les yachts à voile, diffèrent essentiellement selon qu'ils sont construits en vue de la course ou de la croisière. Les premiers sont plus ras sur l'eau, plus chargés de voilure, offrent moins de commodité dans leur installation et demandent un équipage plus nombreux. Aussi, parmi les yachtsmen, bon nombre, qui préfèrent les plaisirs du voyage aux émotions des régates, se résignent à perdre un peu de vitesse pour obtenir plus d'agrément, joint à plus de sécurité.

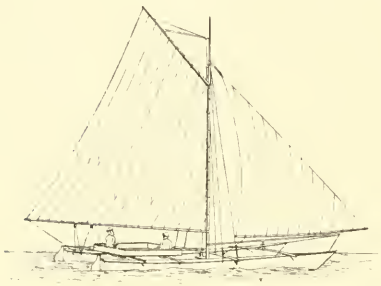


Cat-boat (*Tartar*).

Quels que soient le nom et l'espèce d'un bateau, on donne le nom de *coque* à son corps proprement dit, sans agrès, charges ou munitions. La *carène* est plus particulièrement la partie de cette coque qui est submergée lors-

qu'il est chargé. La *quille* est cette pièce de bois qui règne sur toute la longueur du bateau et en forme la partie inférieure; elle est consolidée par la *contre-quille* et la *carlingue,* recouverte par une planche dite *fausse quille*, qui la protège dans les échouements. L'*étrave* est la pièce de construction qui s'élève à l'avant de la quille en faisant avec elle un angle généralement obtus, et l'*étambot* est la pièce analogue qui s'élève à l'arrière.

On donne le nom de *membrure* à l'ensemble des bois courbes ou droits qui forment les côtés d'un bâtiment et viennent s'articuler sur la quille comme les côtes d'un mammifère sur sa colonne vertébrale.



Catamaran.

Les *baux* sont les poutres transversales qui relient les murailles du bateau et en maintiennent l'écartement; les *barrots* sont des baux plus petits qui supportent les gaillards et la dunette.

On appelle *bordages* les planches épaisses qui recouvrent la membrure, les baux, les barrots, en les croisant et les fortifiant. Les bordages extérieurs de la carène sont les bordages de carène; les bordages intérieurs prennent le nom de vaigres; ceux qui sont appliqués sur le pont se nomment bordages de pont : les premiers sont habituellement en chêne et les autres en sapin.

Le *pont* d'un navire est le plancher de ce navire ou d'un étage de ce navire. On donnait autrefois le nom de *tillac* au pont supérieur du bâtiment; ce mot est aujourd'hui suranné, mais quelques vieux marins du commerce disent encore qu'ils « chargent sur tillac » pour expliquer qu'après avoir rempli les entreponts, on met des ballots au-dessus du dernier pont, en les couvrant au besoin de prélarts goudronnés. Dans le yachting, on emploie parfois le mot de tillac pour désigner le plancher des cabines ou salons, parce que les marins appellent souvent ainsi le plancher de leurs embarcations, quand elles ne sont pas pontées.

Le plancher d'une cabine est un pont, s'il est composé de bor-

dages courbes; c'est un plancher s'il est formé de panneaux juxtaposés. On dit le plancher de la cale pour désigner l'ensemble des panneaux de cette région du bâtiment.

Sharpie.

On distingue sur le pont l'*avant* et l'*arrière*. Parfois, l'arrière est couvert d'une construction représentant une amorce de pont prolongée vers le grand mât : c'est la *dunette*. L'opposé de la dunette est le *gaillard*, construction de l'avant qui est une amorce de pont comme celle de l'arrière. La dunette présente parfois une saillie, une sorte de marquise, c'est la *teugue*. Une teugue est encore une dunette réduite, sous laquelle il n'y a pas de logement, mais un simple abri.

Les petites constructions élevées sur le pont et destinées à protéger l'entrée des escaliers s'appellent en anglais *companion :* en France, on les désigne sous le nom d'*échelles*.

Un *spardeck* est un faux-pont léger établi au-dessus du véritable pont; ce mot vient de l'anglais *sparedeck*, qui signifie pont supplémentaire.

Un *roof* est un toit, on l'écrit encore *rouf*, *rœf*, *rouffle*.

Le *kiosque* est ce qui sert de réduit à la timonerie.

Les mâts sont les pièces de bois qu'on dresse sur un navire pour porter les voiles et tous les agrès servant à les manœuvrer. Un mât est toujours en plusieurs pièces : la partie inférieure ou bas mât traverse le pont ou les ponts dans des ouvertures ovales nommées *étambrais*, et son pied va se loger dans l'*emplanture*, encaissement en bois solidement établi sur la carlingue.

Steam-launch.

Les mâts sont, de l'avant à l'arrière : le *beaupré*, le mât de *misaine*, le *grand mât* et le mât d'*artimon*.

Le beaupré comprend : le beau-

pré proprement dit, le bout-dehors de grand foc et le bout-dehors ou bâton de clin-foc.

Le mât de misaine comprend : le bas mât, le petit mât de hune, le petit mât de perroquet et la flèche ou petit mât de cacatois.

Le grand mât comprend : le bas mât, le grand mât de hune, le grand mât de perroquet et la flèche ou grand mât de cacatois.

Le mât d'artimon comprend : le bas mât, le mât de perroquet de fougue et le mât de perruche avec flèche tenant lieu de mât de cacatois de perruche.

On appelle *vergues* les pièces de bois placées en travers des mâts et qui portent les voiles. Le beaupré n'en a point. Au mât de misaine : vergue de misaine, vergue de petit hunier, vergue de petit perroquet, vergue de petit cacatois et corne de misaine. Au grand mât : grande vergue, vergue et grand hunier, vergue de grand perroquet, vergue de grand cacatois et corne de grande voile. Au mât d'artimon : vergue sèche ou vergue barrée, vergue de perroquet de fougue, vergue de perruche, vergue de cacatois de perruche, corne de brigantine et gui. Les vergues de bonnettes portent le nom de la vergue à laquelle se hisse la bonnette.

Les *bouts-dehors* sont de légers espars placés sur l'avant des basses vergues et des vergues de hune, pour établir les bonnettes.

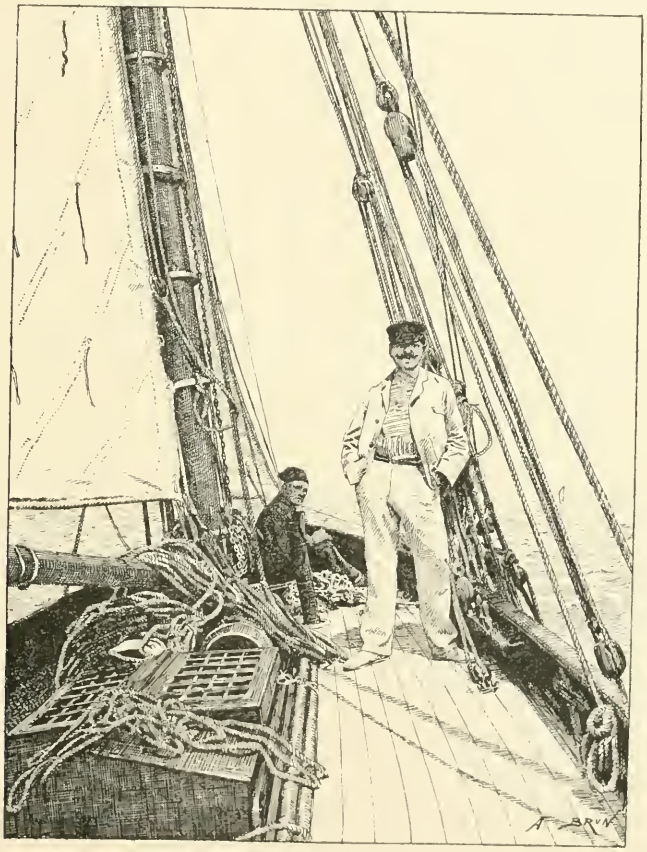
Tous ces mâts et leurs annexes sont fort peu usités dans le yachting, par la raison que le tonnage des yachts ne comporte en général qu'un mât vertical, deux au plus, et qu'il a fallu simplifier la voilure, pour des équipages restreints.

On donne le nom de *bôme* à une longue vergue sur laquelle se borde la brigantine : l'un de ses bouts, en forme de mâchoire, s'appuie sur la partie inférieure du mât, l'autre dépasse le couronnement de l'arrière et reçoit dans un clan l'écoute de la brigantine. Cette voile s'envergue, à sa partie supérieure, sur la *corne* ou *pic*, dont une extrémité s'appuie également au mât par une sorte de croissant ou de mâchoire, l'autre extrémité étant relevée par des cordages appelant du haut du mât.

Les mâts sont maintenus à *tribord* et à *bâbord* (c'est-à-dire à

droite et à gauche) par de fortes manœuvres dormantes qui prennent le nom de *haubans* et qui se raidissent de chaque côté sur les *porte-haubans*.

Les *drisses* sont des manœuvres qui servent à hisser, au moyen



L'avant de l'*Armide*, à M. d'Eprémesnil.

de poulies, une vergue, une voile, une corne, un pic, — c'est-à-dire à les élever à la hauteur voulue pour qu'on puisse établir les voiles.

Une *écoute* est un cordage destiné à fixer le point inférieur sous le vent d'une basse voile et le point inférieur arrière d'une voile aurique ou latine.

Une *draille* est un cordage tendu, le long duquel une voile,

une tente peuvent glisser par le moyen d'anneaux fixés sur la toile.

Les voiles se divisent en quatre catégories principales : 1° Les *voiles carrées* dont la forme est à peu près celle d'un trapèze; 2° les *voiles latines* ou *focs*, de forme triangulaire; 3° les *voiles auriques* (brigantines, artimon-goélettes) ayant quatre côtés et enverguées sur une corne; elles comprennent aussi les voiles d'embarcations; 4° les *bonnettes,* voiles supplémentaires en forme de trapèze.

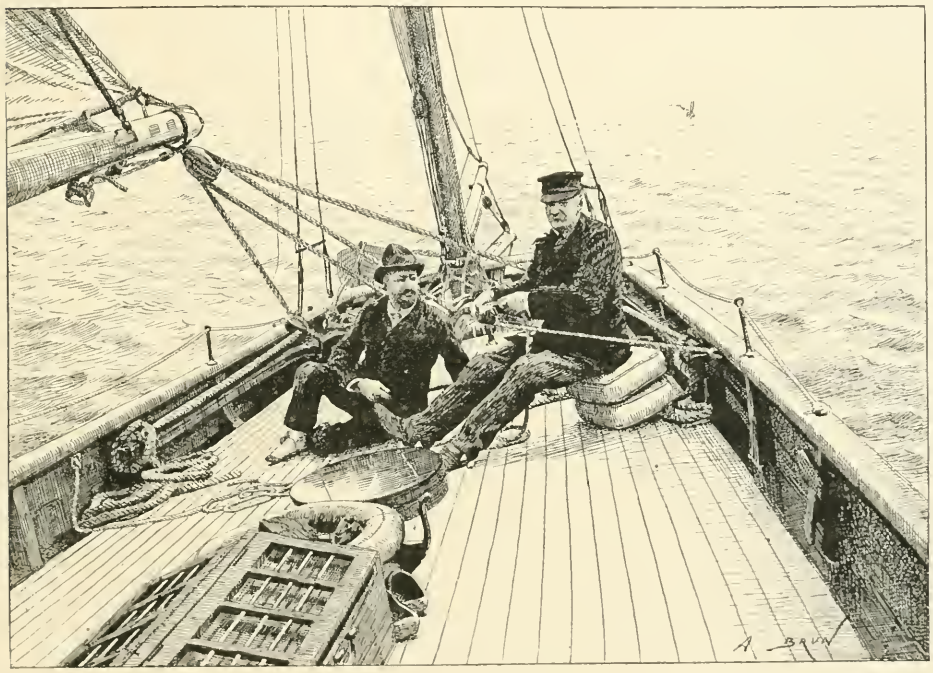
Les noms des voiles d'un grand bâtiment sont, au mât de beaupré : la trinquette, le petit foc, le faux foc, le clin-foc et le grand foc. Au mât de misaine : la misaine, le petit hunier, le petit perroquet et le petit cacatois. Au grand mât : la grande voile, le grand hunier, le grand perroquet et le grand cacatois. Au mât d'artimon : le perroquet de fougue, la perruche et le cacatois de perruche. Les bonnettes (voiles supplémentaires) prennent le nom des voiles dont elles augmentent momentanément la surface.

A bord d'un yacht de course, le nombre des voiles est plus réduit, mais leur développement relatif est d'autant plus grand qu'elles sont moins nombreuses. Le gréement du cotre, par exemple, comprend la grande voile ou brigantine, la flèche ou voile de hunier, la trinquette, le foc et le clin-foc. Le yawl a de plus la voile de tape-cul portée par son mâtereau à l'arrière.

Aux voiles normales des bateaux de course est toutefois venu s'ajouter le *spinnaker*. C'est une immense voile à tête de foc, allant de la pointe de l'enfléchure au pont, et introduite pour la première fois, à Londres, dans les courses de yachts, le 5 juin 1865, par M. William Gordon, propriétaire de la *Niobé*. D'où le nom de « niobé » qui fut d'abord donné à cette voile de fortune. Celui de *spinnaker*, qui a prévalu, appartient plutôt à l'argot nautique. En voici l'explication : M. Herbert Mandalay, propriétaire du *Sphynx*, fit établir une voile de ce genre, en 1866, sur son bateau, pour les courses du *Victoria Club,* à Ryde, île de Wight. Les matelots appelaient ce yacht le *Spinks;* d'où le nom de *spinker* donné à la voile qu'on appelait l'année précédente une *niobé*. *Spinker* devint bientôt *spinniker*, puis *spinnaker*. Le mot se trouve imprimé pour la première fois dans un journal nau-

tique à la date du 18 août 1866; mais la version *spinnaker* n'a prévalu qu'en 1869.

On donne le nom de *laize* aux bandes de toile dont se compose une voile. Une *ralingue* est le cordage cousu autour des bords de la voile pour la consolider. Le *point* d'une voile est l'endroit où se



L'arrière du *Zampa*, à M. Demay.

joignent deux ralingues contiguës de cette voile. Un *œil-de-pie* est un petit trou rond pratiqué dans la voile et renforcé par un erseau en ligne. On y passe les envergures, les filières de ris, etc.

Un *ris* est la portion d'une voile comprise entre deux bandes ou renforts nommés bandes de ris; ces ris sont percés d'œils-de-pie dans lesquels on passe des garcettes qu'on serre pour diminuer la surface de la voile. Il y a trois sortes de ris : le *ris béléguic*, le *ris consolin* et le *ris bonne grâce*. Le ris béléguic se compose de deux filières, l'une sur l'avant, l'autre sur l'arrière-voile. Le ris con-

solin diffère du ris béléguic en ce qu'il n'a qu'une seule filière : c'est le plus employé sur les bâtiments de guerre. Quant au ris bonne grâce, il a les œils-de-pie disposés comme dans le système consolin, avec une seule filière sur l'avant de la voile.

Les *tentes* de bâtiments ont leurs laizes disposées dans le sens de la largeur du navire. La ralingue du milieu de chaque tente porte, à ses extrémités, un croc ou une *fune,* pour la raidir. Vers la moitié de sa longueur, on épisse des *araignées* sur lesquelles se frappe le *cartahu* qui sert à soutenir la tente; enfin, des *hanets* placés de distance en distance sur la même ralingue servent à serrer la tente. La voile est tendue au moyen d'*attrapes*, sur des filières placées en abord; un *transfilage* réunit les tentes entre elles.

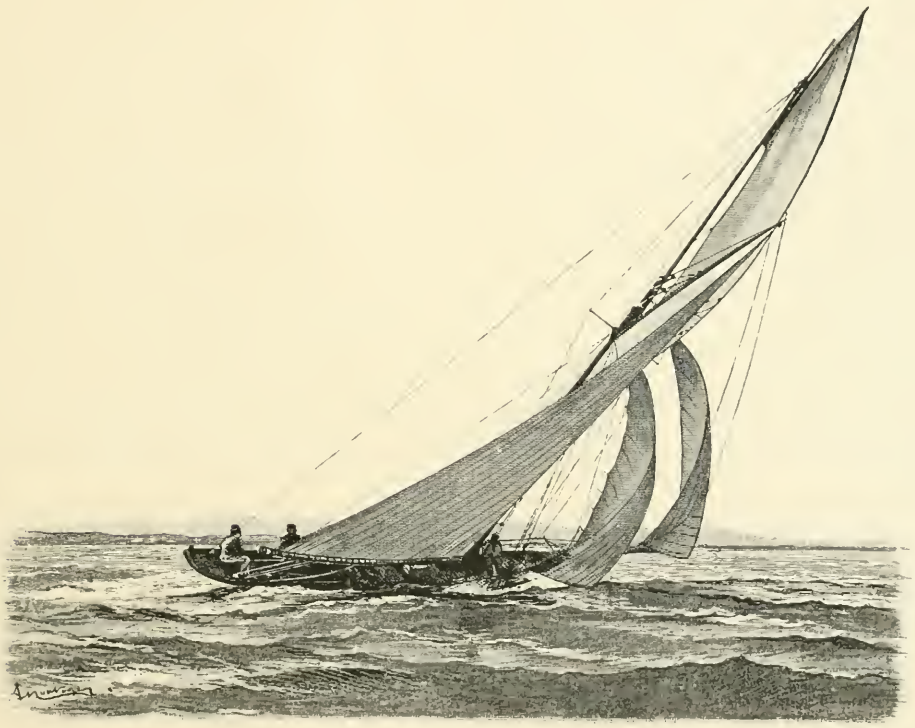
Les tentes d'embarcations sont en toile légère; elles portent, au centre et aux deux extrémités, des *traverses* qui servent à les tendre sur des montants placés à l'avant et à l'arrière du canot; des *balancines* les maintiennent horizontales.

Les *tauds* sont des abris en grosse toile qu'on établit en forme de toit au-dessus des ponts pour garantir l'équipage contre la pluie.

Les *prélarts* sont des pièces de toile qui servent à couvrir les objets que l'on veut préserver de la pluie ou de l'eau de mer. On donne le nom de *masques* aux toiles tendues verticalement pour garantir certaines parties du navire contre le vent, la fumée, la poussière de charbon. Les *capots* sont les capuchons en toile destinés à abriter de la pluie l'ouverture d'un escalier ou d'un panneau qui donne sur le pont; on place aussi des capots sur les claires-voies, les habitacles, les roues de gouvernail, les cabestans, les cheminées, etc.

Les *ancres* servent à l'amarrage des bâtiments. Les diverses parties d'une ancre sont : la *tige* ou la verge en fer forgé de forme octogonale, terminée par un œil pour recevoir l'*organeau;* les *bras*, partie recourbée, à l'extrémité la plus forte de la tige; les *pattes*, surfaces plates de forme triangulaire, qui terminent les bras; les *oreilles* qui forment la base des pattes; le *bec* qui termine la patte et le bras; le *diamant*, extrémité de la tige, du côté des pattes; le *carré*, partie de

la tige embrassée par les deux pièces du jas, porte deux épaulements qui s'encastrent dans le jas; le *jas* ou *joal*, composé de deux traverses en bois réunies par des chevilles et des cercles en fer; la *cigale* ou *organeau*, forte boucle ou manivelle en fer, qui sert à réunir l'ancre à la chaîne.



Un yacht filant grand largue

On appelle *ancres de bossoir*, sur les grands navires, les deux ancres d'usage courant qui sont toujours suspendues sous les bossoirs pour être mouillées facilement. Les *ancres de veille*, de même dimension que les ancres de bossoir, sont placées le long des porte-haubans. Elles remplacent au besoin les ancres de bossoir. Une cinquième *ancre* de réserve dite *de grand panneau*, est habituellement placée le long de l'épontille du grand panneau. Quant aux *ancres à jet*, ce sont des ancres plus légères avec jas en fer, et pouvant être

mouillées par des embarcations. Elles servent au halage, à l'évitage et à l'embossage des bâtiments.

Les *bossoirs* sont de fortes pièces de bois, de forme rectangulaire, solidement établies dans la muraille du bâtiment, à la hauteur du plat-bord, et faisant saillie au dehors. Elles servent à caponner les ancres et à les supporter.

Les *cordages* sont généralement en chanvre. Pour les manœuvres courantes on les fait en chanvre ou en manille. Pour les halages, les Anglais se servent d'une sorte de manille appelée *bass-rope,* très solide et très légère à la fois. Le filin de coton est employé pour les mains-courantes, tire-veilles de canots, drins de gouvernail, etc.

Le premier élément de tout cordage est le *fil de caret*, c'est-à-dire l'assemblage de brins de chanvre ou d'une autre matière ayant déjà subi un premier tortillement. Le *bitord* et le *lusin* sont la réunion de deux fils de caret. Le *merlin* est la réunion de trois fils de caret.

Un grand nombre de fils de caret forment un *toron*. L'*aussière* est la réunion de trois torons. Le *câble* et le *grelin* sont la réunion de trois aussières faisant l'office de torons.

Le *filin* est le nom générique de tout cordage. Le *filin en trois*, le *filin en quatre* sont des cordages à trois ou quatre torons.

Le chanvre blanc est du chanvre non goudronné; on ne goudronne ni la manille, ni le coton, ni l'aloès.

L'*épissure* est un nœud d'une sorte particulière; il consiste à joindre ensemble deux bouts de cordage en décommettant les torons et en les entrelaçant les uns dans les autres. Quand l'épissure est bien faite, elle ne se distingue pas des autres parties du cordage. Il y a deux sortes d'épissures : l'épissure longue et l'épissure carrée.

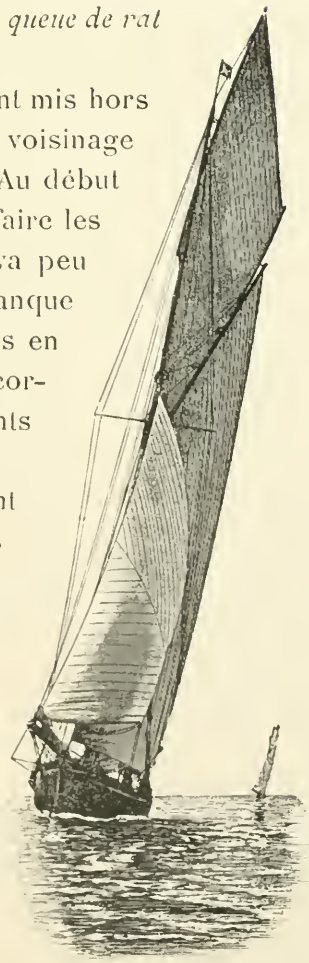
Il y a beaucoup d'autres espèces de nœuds marins, dont chacun a ses applications particulières; les principaux sont le *nœud de bouline* ou nœud coulant arrêté au moyen d'un petit amarrage que l'on coupe quand on veut le défaire; le *nœud de filet*, pour réparer un filet ou réunir deux bouts de ligne; le nœud de *jambe de chien*, de *trésillon;* la *demi-clef* à capeler; le nœud de *capelage*, de *grappin*, d'*orin;* l'*amarrage* simple et double; l'amarrage plat *avec bridure;* l'amarrage

en étrive; l'amarrage *croisé;* la *rousture;* la *relture;* le *cul-de-porc* simple et double; le nœud de *hauban;* le nœud *diamant;* le nœud d'*estrope* de livarde; le *bonnet turc;* l'*estrope* en erseau, etc., etc.

Congréer un cordage, c'est remplir avec une ligne mince les intervalles des torons d'un cordage, afin de le rendre plus uni; *limander* une manœuvre, c'est l'entourer de toile goudronnée pour la garantir du frottement ou de l'humidité : cette toile, en forme de bandelette, est appelée limande; on la maintient à l'aide d'un transfilage en bitord ou en lusin. *Fourrer*, c'est entourer le cordage d'une série de tours en bitord ou en lusin bien serrés. La *queue de rat* est employée pour terminer un cordage en pointe.

Les cordages en chanvre étant très promptement mis hors de service, spécialement sur les bateaux à vapeur au voisinage des cheminées, on remplace le chanvre par le fer. Au début de cette révolution nautique, on avait essayé de faire les étais et les haubans en chaîne; mais on les trouva peu satisfaisants, à cause de leur poids et de leur manque d'élasticité; on fut conduit à employer des cordages en fil de fer, qui sont plus élastiques; aujourd'hui ces cordages sont d'un usage courant pour les gréements dormants.

Des organes très importants sur un bateau sont les *poulies*. On distingue dans la poulie trois parties principales : la *caisse*, le *réa* ou *rouet* et l'*essieu*. La caisse est le bloc de bois qui constitue la poulie; on la fait de bois d'orme; les faces extérieures de la caisse sont les *joues* : elles portent une ou plus généralement deux *engoupures*, destinées à porter l'estrope de la poulie : cet estrope est en filin ou en fer. Le *réa* est une roulette en bois de gaïac ou en bronze dont le pourtour est creusé pour recevoir le cordage. Il est percé d'un trou central pour donner passage à l'essieu, tige cylindrique en fer qui traverse le réa et les deux joues de la poulie. Pour



Un yacht au plus près.

qu'une poulie soit bonne, il faut que les réas soient larges, bien calibrés sur leur caisse et sur leur essieu, mais qu'ils tournent librement.

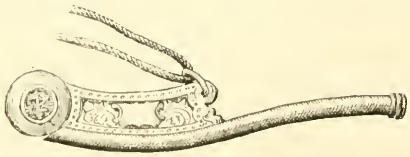
L'*allure* d'un navire est la direction de la route qu'il suit par rapport à celle du vent; c'est aussi la disposition de la voilure appropriée à la route qu'on fait. Les allures principales sous lesquelles le bateau sous voiles fait route sont : le vent arrière, le grand largue, le largue, le plus près.

Vent arrière : sous cette allure, le vent souffle de l'arrière à l'avant; les voiles sont brassées carré; celles de l'arrière portent plein, mais elles abritent celles de l'avant; le roulis est très prononcé.

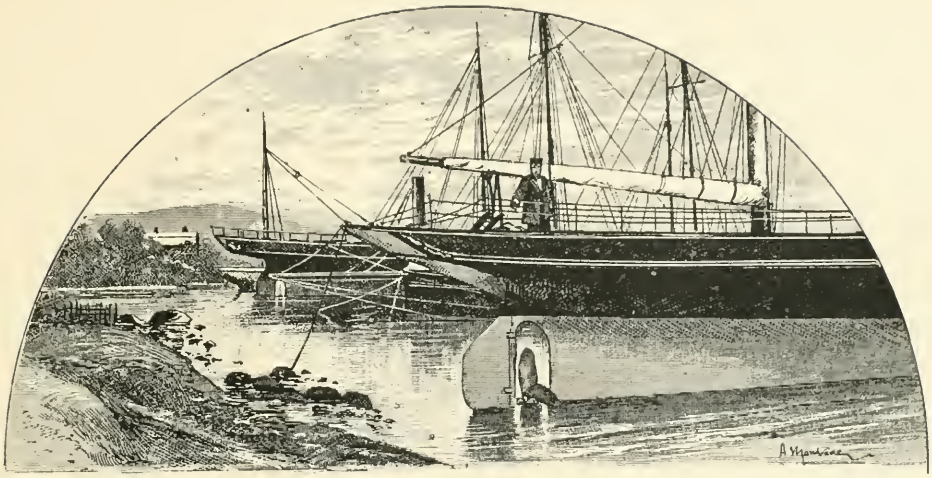
Grand largue : la direction de la route fait un angle de 135 degrés avec celle du vent; les voiles, un peu plus ouvertes que sous l'allure précédente, s'abritent moins; le navire, mieux appuyé, roule moins.

Largue : la direction du vent est perpendiculaire à la direction de la quille; toutes les voiles portent complètement; le navire est bien appuyé. Cette allure est généralement la plus rapide; c'est celle qui donne les plus faibles mouvements de roulis et de tangage.

Au plus près : les vergues font un angle de trois quarts avec la quille et de trois quarts également avec la direction du vent; la route est donc à six quarts de la direction vers laquelle il souffle. La marche peut être assez rapide s'il y a peu de mer, mais on dérive beaucoup. Si la mer grossit, le tangage s'accentue et fatigue le navire dans ses liaisons, sa mâture et son gréement.



Le sifflet du maître d'équipage



L'hélice et l'arrière de la *Julie*, à M. Gaston Menier

X

LE COMPAS — LA BARRE — LA SONDE ET LE LOCH L'ÉTIQUETTE NAVALE

Les *compas de route* ou d'habitacle, qui servent à diriger un bâtiment, se composent de trois parties : l'aiguille aimantée, la rose des vents et la boîte ou cuvette.

L'*aiguille aimantée* est une petite lame d'acier reposant par son centre sur une pointe aiguë et qui prend d'elle-même une direction voisine de la ligne nord et sud du monde.

La *rose des vents* est un disque en papier, collé sur une feuille de tôle, sur lequel sont inscrits les aires de vent ; elle est fixée sur l'aiguille aimantée et entraînée par ses mouvements. La ligne nord et sud de la rose correspond à l'aiguille.

La *rose des vents* se divise en 360 degrés ou en 32 quarts, ou en

64 demi-quarts. Elle est partagée en quatre parties égales ou quadrants, par les quatre points cardinaux, qui sont : le nord, le sud, l'est et l'ouest.

Un *quart* est la huitième partie d'un angle droit. Il vaut 11 degrés 15. Les quarts compris entre le nord et l'est sont :

Le N. 1/4 N. E.	qui correspond	à environ .	N. 11° E.
N. N. E.	—	—	N. 22° E.
N. E. 1/4 N.	—	—	N. 34° E.
N. E.	—	—	N. 45° E.
N. E. 1/4 E.	—	—	N. 56° E.
E. N. E.	—	—	N. 67° E.
E. 1/4 N. E.	—	—	N. 79° E.
Est.	—	—	N. 90° E.

Les dénominations sont analogues dans les autres quadrants.

La boîte du compas est ordinairement une cuvette en cuivre fermée par une ou deux glaces et portée sur une suspension à la Cardan, qui diminue les effets du roulis et du tangage. A l'intérieur de la cuvette on a tracé un trait noir, appelé ligne de foi ; le rayon de la rose qui aboutit à ce trait indique la direction du navire.

On dit qu'un compas *dort* lorsque l'aiguille est lente à prendre la position qu'elle doit occuper. Quelquefois il suffit d'imprimer un petit choc à la boîte pour rendre à l'aiguille la liberté de ses mouvements.

Gouverner, c'est faire évoluer le bateau ou le maintenir dans une direction donnée, à l'aide du gouvernail.

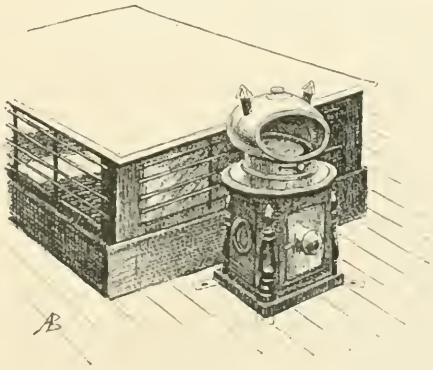
Pour gouverner à une route ou dans une direction donnée, le timonier s'efforce de maintenir, au moyen de la barre, la ligne de foi de l'habitacle sur l'aire de vent indiquée. Près de terre, il peut se diriger sur un objet éloigné ou sur un alignement. Quand on met la barre d'un bord, si le bâtiment *va de l'avant*, il vient du côté opposé à la barre ; si le bâtiment *cule*, il vient du bord où est la barre; si le bâtiment *est étale*, il ne change pas de direction.

En tournant la roue du gouvernail sur un bord, la barre vient du bord opposé. Il suit de là que l'homme de barre devra tourner la roue à tribord pour venir sur tribord, à bâbord pour venir sur bâbord. Cependant, il existe quelques bâtiments dont la barre est renversée; il faut avoir grand soin d'y prendre garde et agir alors en sens contraire.

Le commandant transmet ses ordres à l'homme de barre à la voix ou par le geste. Le commandement *à droite!* ou le bras étendu vers tribord signifie qu'il faut mettre la barre de façon à faire venir l'avant du bateau sur tribord. L'homme de barre tourne la roue sur tribord. *A gauche!* ou le bras étendu vers bâbord veut dire de faire venir l'avant du bateau sur bâbord; on tourne la roue sur bâbord. *Zéro!* ou le bras vertical, veut dire de mettre le gouvernail au milieu. *Comme ça!* veut dire de maintenir le cap tel qu'il est; le gouvernail est alors manœuvré de façon à maintenir le bateau à son cap actuel.

Quand le bateau cule, on commande pour plus de sûreté : *Mettez la barre à droite* ou *à gauche;* il n'y a donc qu'à exécuter l'ordre à la lettre. Pour faire manœuvrer rapidement le gouvernail, le commandement doit être répété plusieurs fois. Pour faire manœuvrer lentement le gouvernail, le commandement doit être suivi ou précédé des mots : *En douceur!* Les commandements *à droite!* et *à gauche!* suivis du mot : *toute!* indiquent qu'il faut mettre le gouvernail à la position extrême sur tribord ou sur bâbord. Les commandements sont répétés textuellement par la personne qui gouverne, d'abord au moment où l'ordre est donné, ensuite quand il est exécuté.

A la voile, au lieu de commander simplement à droite! ou à gauche! ou zéro! le capitaine emploie généralement d'autres expressions : *loffez! la barre dessous!* La roue doit être tour-



Le compas.

née un peu sur le bord d'où vient le vent; dans ce cas, l'avant du navire se rapproche du lit du vent. *Laissez porter! Laissez arriver! La barre au vent!* La barre sera vivement tournée vers le bord dessous le vent; l'avant du navire s'éloignera du lit du vent. *Rencontrez!* signifie que la barre doit être dressée ou changée pour modérer un mouvement d'auloffée ou d'arrivée imprévue au bâtiment. *Défiez l'auloffée!* signifie qu'il faut empêcher le bateau de loffer davantage. On dresse la barre si elle est dessous et on la met au vent, s'il y a lieu, pour contrarier l'embardée du navire. *Tâtez le vent!* veut dire de loffer doucement jusqu'à faire faséier un peu la voile sur laquelle on se règle pour gouverner.

Pour *gouverner au plus près*, quand il en a reçu l'ordre, l'homme de barre ne doit plus se préoccuper du compas, et toute son attention se concentre sur la manière dont portent les voiles. Il manœuvre la roue de façon à tenir le vent dans les voiles, le pont de grande voile faséiant légèrement. Par-dessus tout, il doit éviter les grands mouvements de barre; avec de l'attention, un ou deux rayons doivent suffire pour maintenir le bateau au plus près. Le timonier prévient son chef si, par suite de changements dans la route ou dans la brise, le bateau cesse d'être bien gouvernant.

Gouverner au plus près serré, c'est gouverner au plus près en tâtant constamment le vent. *Gouverner au plus près bon plein*, c'est gouverner les voiles pleines, pour augmenter la vitesse du bateau, sans cependant quitter le plus près.

Quand le vent *refuse*, on laisse arriver; s'il refuse beaucoup, on met la barre toute au vent. Si le vent *adonne*, on loffe doucement. Si l'on vient à *faire chapelle*, c'est-à-dire à avoir les voiles masquées, on met la barre toute au vent, tant que le bateau va de l'avant.

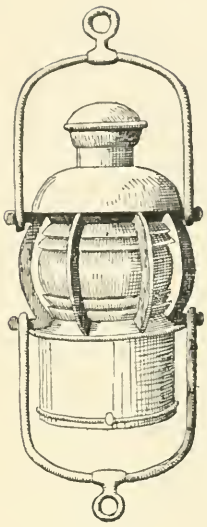
Pour *virer vent devant*, on met la barre dessous doucement, on la dresse quand le navire est étale; on la change, quand il cule.

Pour *virer lof pour lof*, on met la barre toute au vent dès que les voiles de l'arrivée sont en ralingue; on la dresse en douceur lorsqu'on approche de la ligne du plus près de l'autre bord.

Quand un homme tombe à la mer, on met généralement la barre

dessous, de façon à amortir l'aire du bâtiment le plus promptement possible.

On dit qu'un bateau est *mou* quand, pour gouverner au plus près, il faut avoir constamment un peu de barre dessous. Par faible brise, presque tous les navires sont mous. Un bateau est *ardent* quand il a toujours de la tendance à venir au vent et qu'il faut, par suite, avoir constamment de la barre au vent. Par bonne brise, presque tous les bâtiments sont ardents. Un bateau *gouverne bien* lorsque, étant au plus près, il a la barre droite ou un peu au vent.



Feu de mouillage.

A la cape, la barre est généralement dessous. On doit mollir la barre et quelquefois même l'abandonner momentanément quand le bateau, après s'être élevé sur la lame, retombe dans le creux; sans cette précaution, on s'exposerait à des avaries pour le gouvernail et à des accidents pour les hommes de barre.

Avec une grosse mer de l'arrière, le bâtiment a une grande tendance à faire des embardées sous l'effet de la lame. L'homme de barre portera son attention à éviter ces embardées, tout en mettant le moins de barre possible. La grande vitesse que possède, dans ce cas, le bateau, permet de gouverner sans tourmenter la roue, mais à la condition d'être très attentif et de s'y prendre à temps pour arrêter les embardées prévues ou déjà commencées.

Feu de position.

On dit qu'un navire *gouverne à la lame* lorsque, courant sous les allures du largue, il règle sa route d'après la direction des lames, qui viennent alors de l'arrière du travers. L'homme de barre doit surveiller la mer avec grande attention. Quand il voit venir une grosse lame, il doit s'y prendre assez à temps pour lui présenter l'arrière et avoir la barre droite un peu oblique au moment de son arrivée.

La moindre distraction du timonier peut, sous cette allure, causer les plus graves accidents, — ruptures de flèches ou de mâts, et même chavirement.

Quand le bateau est en *panne*, c'est-à-dire quand il n'a plus d'air, la barre est mise dessous, afin de le ramener sur la ligne du plus près au moment où il acquiert de la vitesse par suite d'une embardée.

Quand on prend un ris, ou pendant qu'on serre une voile, l'homme de barre doit gouverner de façon que la voile soit déventée sans être complètement masquée et sans battre violemment. S'il vente frais, cette manœuvre exige la plus grande attention de la part du timonier; il doit bien veiller à ne pas faire d'embardées.

Personnellement, l'homme de barre doit prendre des précautions; il mettra sa vareuse dans sa ceinture, l'amarrage de son couteau ramassé avec soin, et n'aura rien sur lui qui puisse s'accrocher aux rayons de la roue. Jamais il ne s'appuiera sur la roue; s'il est obligé de l'abandonner, ou si elle lui échappe, il la ressaisit dès qu'elle s'arrête et la remet doucement dans la position qu'elle occupait.

Pour éviter les abordages, il existe des règles précises et qui font l'objet de décrets ou arrêtés spéciaux. Par exemple, il est entendu que si deux navires à voile où à vapeur se rencontrent, courant l'un sur l'autre directement, tous deux viennent sur le tribord, pour passer à bâbord l'un de l'autre. Si deux navires, l'un à voile, l'autre sous vapeur, font des routes qui les exposent à s'aborder, le navire sous vapeur manœuvre de manière à ne pas gêner la route du bateau à voile.

L'homme placé en vigie doit regarder avec attention autour de l'horizon et signaler immédiatement tout ce qu'il découvre : terre, récifs, glaçons, navires, embarcations, épaves, feux, changements dans la couleur de l'eau.

Pour connaître la profondeur du fond, on se sert de la petite et de la grande *sonde :* de la petite sonde, à poids de 3 et 4 kilogrammes, si le fond n'excède pas 30 à 40 mètres. Les lignes de sonde

sont graduées de mètre en mètre, à partir du plomb, par de petites guettes de cuir; les divisions 5, 15, 25, 35, sont marquées par des bouts de ligne, et les divisions 10, 20, 30 par des morceaux d'étamine; savoir : 10, étamine bleue; 20, étamine blanche; 30, étamine rouge.

Le sondeur est placé dans un porte-hauban ou une embarcation de côté; il se penche en avant, soutenu par une sangle, fait tourner plusieurs fois le plomb et le lance sur l'avant, suivant la vitesse du bateau et la hauteur du fond. Quand le plomb est rendu au fond et la ligne raide, il regarde la graduation la plus voisine de l'eau. La nuit, il regarde la graduation la plus voisine de la main, et il retranche la hauteur de la main au-dessus de l'eau. Il chante la sonde par les mots : *fond... pas de fond*, suivis du nombre de mètres, puis du nom du bord où il a sondé, et en répétant le nombre de mètres filés, par exemple : *fond! vingt-deux mètres tribord!..., vingt-deux. Pas de fond! vingt-cinq mètres bâbord! Pas de fond!...*

Plombs de sonde à main.

Pour la grande sonde, on emploie des plombs de 15, 30 et 45 kilogrammes.

La base du plomb est creusée, pour recevoir du suif qui indiquera la nature du fond en ramenant des indices; la ligne est marquée, de 10 en 10 mètres, par une languette de cuir; à 50 mètres, par une étamine bleue; à 100 mètres, par une étamine blanche; à 150 mètres, par une étamine rouge.

On appelle *montre marine* ou chronomètre une montre faite avec le plus grand soin et donnant les heures, minutes, secondes et fractions de secondes. Elle sert à apporter l'heure de Paris en un lieu quelconque et par conséquent à donner la longitude de ce lieu.

L'état absolu d'une montre est la différence entre l'heure marquée par cette montre et l'heure de Paris. La marche diurne d'une montre est l'avance ou le retard de la montre en 24 heures. Dans tous les ports de France et dans un grand nombre de ports à l'étranger, un signal de convention est fait à l'observatoire. Il indique exactement,

à un moment convenu, l'heure *temps moyen* du lieu. C'est une méthode pratique de régler les montres et les compteurs.

Faire le point estimé, c'est, étant donné le point de départ, c'est-à-dire la latitude et la longitude d'un moment quelconque, la longueur et la distance de la route faite depuis cet instant, trouver le point d'arrivée.

Pour mesurer la vitesse d'un navire, on se sert d'un instrument désigné sous le nom de *loch*. Le loch se compose : 1° d'une ligne graduée, à l'extrémité de laquelle on attache un flotteur appelé « bateau de loch », lesté de plomb sur un côté, de façon à se tenir verticalement dans l'eau; 2° d'un tour sur lequel on enroule la ligne; 3° d'une baille destinée à recevoir le touret.

La ligne de loch se divise en deux parties. La première partie, comprise entre le bateau de loch et un morceau d'étamine servant de repère, est destinée à éloigner le bateau de loch du bord d'une quantité suffisante pour qu'il soit soustrait à l'influence des remous au moment où l'on commencera à compter la vitesse. La longueur de cette première partie est égale à celle du bateau pour les navires à voiles et à une fois et demie ladite longueur pour les navires à vapeur.

A partir du point de repère, la ligne est divisée en nœuds et demi-nœuds; les nœuds sont indiqués par de petits bouts de cordages épissés et garnis de nœuds dont le nombre caractérise les divisions; les demi-nœuds sont marqués par un bout de cuir.

Cet appareil est complété par un *sablier* formé d'un cylindre en verre étranglé dans son milieu, monté dans une armature en bois et contenant une certaine quantité de sable, dont le passage d'un côté à l'autre se fait dans un temps déterminé. Les sabliers en usage sont de 15 et de 30 secondes; on se sert du sablier de 30 secondes quand la vitesse est inférieure à 5 ou 6 nœuds.

Quand on veut *jeter le loch* pour vérifier la vitesse du navire, on se place à l'arrière, sous le vent. Après avoir fixé dans un trou du bateau de loch une cheville de bois qu'une secousse en fera sortir au moment voulu, on lance le flotteur à la mer, et aussitôt on file

de la ligne, lentement d'abord, pour ne pas noyer le bateau de loch, puis d'un mouvement uniforme, à la demande du flotteur. Un peu avant que le repère d'étamine ne lui arrive dans la main, l'homme qui jette le loch crie : *Attention!* Au moment où elle lui passe dans la main, il crie : *Tourne!* Et le sablier est aussitôt renversé brusquement. A l'instant où le sablier finit, celui qui le tient crie : *Stop!* On arrête net la ligne, on donne une secousse pour démâter le bateau de loch et on lit la vitesse du navire ; les dixièmes de nœud sont évalués approximativement.

Une ligne de loch doit être vérifiée de temps en temps, parce qu'elle s'allonge par l'usage ; on la mouille et on mesure la longueur des nœuds. Théoriquement, la distance qui les sépare devrait être de 15 mètres 43; mais, on la réduit, dans la pratique, à 14 mètres 62.

La longueur du nœud est la 120e partie du mille marin, comme le sablier de 30 secondes est la 120e partie de l'heure. Donc, quand on file le loch en se servant du sablier de 30 secondes, l'opération donne le même résultat que si l'on filait pendant l'heure entière une ligne graduée en milles. Si l'on se sert du sablier de 15 secondes, on doit doubler le résultat trouvé. Quand on a jeté plusieurs fois le loch pendant une heure, le sillage à inscrire est la moyenne de ces lochs.

Au mouillage, on se sert du loch pour mesurer la vitesse des courants.

Quand on s'est fréquemment exercé à jeter le loch, on arrive à apprécier très correctement, *au jugé*, la vitesse du bateau qu'on monte, et dans la pratique ordinaire du yachting on se dispense ordinairement de mesurer rigoureusement cette vitesse. C'est seulement dans les voyages au long cours qu'il est indispensable de tenir minutieusement le livre de loch, pour juger de la distance parcourue, et, par suite, « estimer » le point, si l'état du ciel ne permet pas de prendre des observations astronomiques.

Au surplus, le bon vieux loch classique est peu usité dans la navigation de plaisance : elle préfère en général les appareils perfectionnés que lui fournissent les constructeurs à la mode, — le

loch Massey, par exemple. Cet appareil se compose de deux parties : 1° le « registre » ou boîte en cuivre contenant un mécanisme enregistreur et pourvu de trois cadrans minuscules qui indiquent les distances parcourues jusqu'à 100 milles; 2° le « rotateur », long cône de cuivre immergé comme un loch ordinaire et pourvu d'ailettes que la progression du bateau fait tourner avec une rapidité proportionnelle à la vitesse.

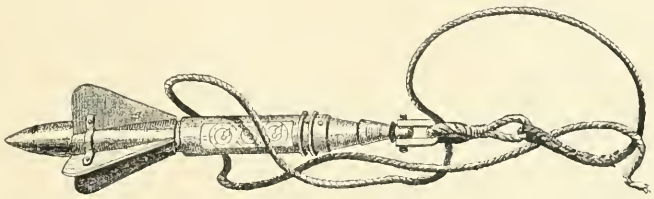
Beaucoup d'autres lochs perfectionnés ont été établis dans ces dernières années. Les bâtiments de la flotte se servent maintenant d'un loch électrique comprenant moulinet, fourche en bronze, remorque, conducteur, pile, commutateur et téléphone. Un autre système, le loch Berthon, a été adopté par divers yachts : cet appareil de mesure est essentiellement constitué par un tube traversant la quille de part en part et dans lequel l'eau de mer monte ou descend selon la vitesse du navire.

Disons à ce propos que les plus beaux records de vitesse notés par des yachts à voiles sont ceux de la *Sappho*, en 1869, dans son fameux passage de l'Atlantique, entre New-York et Queenstown : avec une moyenne de 16 nœuds; du *Météor*, entre Cowes et Lisbonne, même année : 319 milles en 24 heures, à raison de 16 nœuds pendant une partie de ce temps; du *Dauntless* et du *Coronet* dans leur « ocean race » en 1887 : 328 milles en 24 heures. Les yachts susdits, tous américains.

On aura une idée du rapport étroit qui existe entre le tonnage d'un yacht et sa vitesse, par ce fait qu'un bateau à voiles de 1 tonneau 1/2 n'a jamais filé plus de 5 nœuds à l'heure, tandis qu'un 10 tonneaux peut en filer 8 ; un 40 tonneaux, 10; un 144 tonneaux, 15. En d'autres termes, le bateau de 1 tonneau 1/2 met 12 minutes à franchir 1 mille marin, alors que le 10 tonneaux n'en met que 7 1/2, le 40 tonneaux 6 et le 144 tonneaux 4. On exprime la loi de ce phénomène en disant que la vitesse varie comme la racine carrée de la longueur des bateaux de mêmes formes et de mêmes proportions, mesurée à la ligne de flottaison.

Le salut nautique s'effectue de deux manières : en tirant le canon,

pour le personnel; en amenant le pavillon jusqu'au bas de la drisse, pour les navires. Les yachts français et anglais se conforment habituellement, sur les honneurs à la mer, aux règlements généraux de la flotte dans les deux pays. Il y a, de plus, en Angleterre et aux États-Unis, des honneurs rendus aux commodores de yacht-clubs par les membres de ces sociétés. C'est ainsi que les cercles nautiques anglais saluent leur chef de neuf coups de canon, la première fois qu'il arbore son pavillon dans les eaux du club, au commencement de la saison. Jadis, un yacht devait toujours se conformer à cette règle,



Loch Massey.

en arrivant à la station navale, et saluer le pavillon de la société. Cette coutume est à peu près tombée en désuétude et n'est plus guère observée qu'aux États-Unis, où le yachting a reçu une organisation semi-officielle. Les règlements du New-York-Yacht-Club, formulés en 1882, sont très précis au sujet des honneurs et saluts. En voici la teneur :

« En rade, les yachts hissent leur pavillon à huit heures du matin et l'amènent à huit heures du soir; ils se règlent sur l'officier le plus ancien de la station. Entre huit heures du soir et huit heures du matin, ils arborent une flamme de nuit.

» Il n'est tiré de coup de canon, pour saluer le pavillon, soit le matin, soit le soir, que par le yacht-amiral.

» Le commandement de la station nautique appartient au plus ancien officier, en l'absence du commodore : c'est lui qui règle les heures, salue qui de droit, fait ou rend les visites d'usage. Son yacht est yacht-amiral jusqu'à l'arrivée d'un officier plus élevé en grade, auquel il remet aussitôt le commandement.

» Les officiers en fonctions arborent leur guidon distinctif et ne l'amènent qu'en cas d'absence prolongée — au delà de quarante-huit heures.

» Les propriétaires de yacht indiquent leur présence à bord par un guidon bleu carré à tribord. Un guidon blanc carré indique qu'ils sont à table. Une flamme rouge à tribord marque l'heure du repas de l'équipage.

» Tout yacht entrant dans une rade ou passant à la mer près d'un autre yacht, arbore son signal particulier, à lettres distinctives.

» En rade, la nuit, le commodore porte deux fanaux blancs à l'arrière; un seul, au cas où il s'absente momentanément; ces fanaux sont rouges pour le vice-commodore et blancs pour le contre-commodore; le capitaine porte un fanal blanc au-dessous du gui.

» Les saluts se rendent coup pour coup.

» Deux yachts qui se rencontrent doivent toujours se saluer : l'officier de grade inférieur prenant l'initiative.

» Un officier supérieur entrant en rade doit être salué par tous les yachts présents, au moment où il prend position de mouillage. Un capitaine salue les yachts le premier.

» Ces règles ne s'appliquent pas aux yachts entrant ou sortant pour une promenade.

» Les visites sont réglées sur le rang. Quand un officier supérieur fait une visite officielle, le yacht qui le reçoit tire un coup de canon et arbore le guidon du visiteur pendant la durée de son séjour à bord.

» Les propriétaires de yacht doivent à l'officier commandant notification de leurs mouvements projetés. Cette notification s'effectue par voie de signaux, si l'on est en mer, verbalement si l'on est en rade, et par écrit si le yacht, séparé de la flottille est entré dans un port quelconque. En joignant la flottille au mouillage, les propriétaires de yacht doivent se présenter au commandant et ne plus la quitter sans prendre ses ordres. A la mer, en naviguant de conserve, ils éviteront les signaux ou salves inutiles et se borneront à répéter les avis du yacht-amiral.

» Quand différents clubs se rencontrent en mer, le salut n'est dû que par les commandants, et de même, le salut d'un yacht isolé n'est rendu que par le yacht-amiral.

» Sous voiles, en escadre, les yachts à un mât n'arborent que leur guidon distinctif. A l'ancre, ils battent pavillon du club.

» A l'arrivée en rade d'un yacht étranger, l'officier commandant lui fait présenter les civilités du club, sans égard au rang ou à l'ancienneté. Ce yacht doit le salut en entrant et rend visite au commandant aussitôt qu'il a reçu ses compliments. Les autres visites sont facultatives. (Le terme « étranger » s'applique ici à tous les yachts qui n'ont pas leur port d'attache dans les eaux de New-York, de Newport ou du Sound de Long-Island.)

Retour du bord.

» En accostant, l'ancienneté donne toujours le pas. En quittant, soit un yacht, soit la terre, c'est l'officier le plus jeune qui embarque le premier. Les embarcations doivent porter, dans tous les cas, le pavillon de l'officier supérieur, le guidon du capitaine ou le pavillon du club. Le salut n'est dû qu'aux canots portant ces signes distinctifs.

» Sur le passage d'un officier supérieur, les officiers subalternes et les membres du club doivent le salut de l'aviron et du bonnet. Entre eux, les membres du club se doivent le salut du bonnet, selon l'ancienneté.

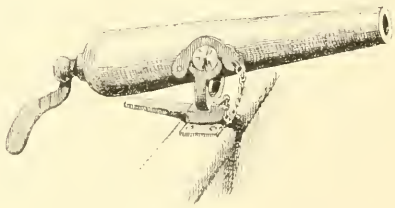
» Toute embarcation approchant un yacht pendant la nuit sera hélée. »

Ce règlement montre bien l'esprit de discipline qui domine le yachting américain et qui en ferait, du jour au lendemain, en cas de guerre, une réserve précieuse pour l'armée navale des Etats-Unis.

En Angleterre, l'étiquette est beaucoup moins stricte, excepté, peut-être, en ce qui concerne les couleurs arborées par les yachts. L'Amirauté britannique s'est, en effet, réservé le droit de délivrer aux membres des sociétés nautiques des brevets ou *warrants* les autori-

sant à arborer soit le pavillon blanc rayé de rouge de la marine de guerre, soit le pavillon bleu de la marine marchande, soit un pavillon spécial rouge, avec devise. Tout yacht pourvu du brevet a le droit d'embarquer et débarquer les objets mobiliers à son usage, sans autorisation de la douane, de déposer des spiritueux dans les entrepôts publics, en arrivant d'un port étranger, et de rembarquer ces spiritueux pour un voyage ultérieur. Il entre dans les ports de guerre sans payement, s'amarre aux bouées de l'État, à condition que le service public n'en souffre pas, peut naviguer au long cours sans être commandé par un capitaine breveté, et embarquer ses matelots ou novices sans se reporter aux registres de l'inscription maritime.

Ce brevet de l'Amirauté n'est concédé à un yacht qu'après expertise officielle ; il est personnel et ne peut être cédé si le bateau change de propriétaire ou s'il est loué. Dans aucun cas, l'Amirauté ne l'accorde à un étranger, et la peine de la confiscation du yacht est applicable à tout propriétaire qui serait arrivé à se procurer un *Admiralty warrant* par une fausse déclaration sur sa nationalité. Une amende de 500 livres sterling (12500 francs) peut être infligée à quiconque arbore sans autorisation un des pavillons officiels.



L'artillerie du bord.

La sortie du port : le remorquage des yachts.

XI

LES EMMÉNAGEMENTS D'UN YACHT

Le yacht ayant passé par tous les sacrements — de l'expertise, s'il est neuf, de la francisation s'il a été acheté à l'étranger, — il reste à le rendre habitable. L'emménagement intérieur d'un bateau, cela va de soi, est aussi variable que peut l'être celui d'une maison. Mais en règle générale, on fera bien de le simplifier autant que possible. Tout ce qui sent le bibelot et le superflu est déplacé à bord d'un yacht, où le vrai luxe est la propreté, où le problème de tous les jours revient à tirer le meilleur parti possible d'un espace limité.

Sur les grands yachts de parade, on conçoit aisément que la fantaisie du propriétaire ou du tapissier peut se donner carrière. Il n'en est pas de même sur un petit bateau, où l'expérience a consacré des divisions en quelque sorte classiques. L'équipage y est logé à l'avant, dans le « poste ». L'office et la cuisine sont installées dans ce poste

ou contre la cloison qui le sépare de l'arrière. Puis viennent le salon et les cabines. Le magasin à voiles, accessible soit par un puits, soit par une porte, est en contre-bas de la chambre de l'arrière, ordinairement réservée aux dames. Telle est la disposition de la plupart des yachts de moyenne grandeur, c'est-à-dire de 90 à 200 tonneaux. Quand ils sont plus vastes, on ménage habituellement un salon et une salle à manger distincts.

Pour les yachts de 20 à 90 tonneaux, l'emménagement ordinaire est celui-ci, de l'avant à l'arrière : poste de l'équipage et cuisine; chambre du capitaine et cabine; salon; cabine avec baignoire et passage, chambre de l'arrière; magasin à voiles.

Si le yacht est surtout destiné à servir le jour, pour des goûters, des dîners en rade, un très bon plan, fort en faveur aux États-Unis, consiste à rejeter le salon à l'arrière, avec accès par le fond, comme dans les bateaux-omnibus de la Seine. Deux grandes cabines séparées par un passage sont disposées entre ce salon et la cuisine.

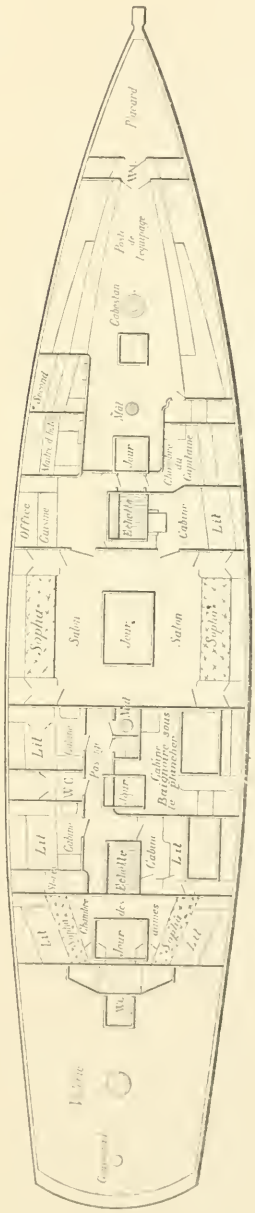
Pour les yachts de 10 à 20 tonneaux, le plan le plus avantageux est celui-ci : poste à l'avant, avec cuisine : au centre, salon à sophas se transformant en couchettes; à l'arrière, chambre des dames et voilerie.

A 5 tonneaux et au-dessous, la chambre réservée n'est plus possible : il faut se contenter du poste, en y logeant la cuisine, et du salon, qui devient le soir chambre à coucher.

Enfin, pour les 3 tonneaux, l'arrangement est plus difficile, mais on arrive encore, grâce à une ingénieuse répartition de l'espace disponible sur un plan asymétrique : à l'avant, dans le poste, caisson à bâbord avec fourneau de cuisine, et cadre pliant ou hamac à tribord; à l'arrière, dans le salon, table pliante à bâbord, sopha-couchette à tribord, cadre pliant au-dessus. De grands caissons sont ménagés partout : à l'avant pour les provisions de bouche; au milieu pour les bouteilles; à l'arrière pour les vêtements. Dans un angle du salon se loge la toilette; dans l'autre angle, le buffet; le fond de l'arrière est réservé aux voiles et cordages de rechange. Des tablettes, des clous, des filets, des suspensions diverses portent la vaisselle, les lampes.

les objets de toilette. Un fourneau à cire vierge, insensible aux coups de roulis et de tangage, écarte tout danger d'incendie.

Tel est le plan ordinaire. La décoration varie, naturellement, selon les yachts; mais ici encore, il existe des règles traditionnelles qu'il est bon de suivre. Par exemple, le bois de *teck* est l'essence la plus luxueuse pour le pont et ses substructures; l'*orme* doit être préféré au chêne pour les courbes, lisses et poulies; l'*origan*, ou plus correctement *pin d'Orégon*, fournit des mâts plus fins et plus sûrs que le sapin; l'*érable* est, avec l'*acajou*, le bois qui donne les placages les plus élégants pour les salons et les cabines. Certains constructeurs s'attachent à faire suivre à la boiserie interne l'inclinaison de la coque extérieure : c'est une erreur, au point de vue de la commodité et même de la largeur apparente des chambres; il vaut beaucoup mieux en disposer les parois perpendiculairement au plancher, ce qui donne à la fois des vides précieux pour y loger les tiroirs et des lignes plus rassurantes pour l'œil. Un jeu de glaces disposées parallèlement sur les quatre parois, donne de la gaieté et de la profondeur au salon. Un buffet à chaque bout des sophas longitudinaux permet de loger et d'avoir sous la main tout le service de table.



Plan normal des emménagements d'une goélette de 200 tonneaux.

Les cabines sont établies comme sur les paquebots, avec deux couchettes superposées sur un coffre qui sert en même temps de siège. Quand l'espace est suffisant, on loge une baignoire sous le plancher, une toilette complète dans un des angles.

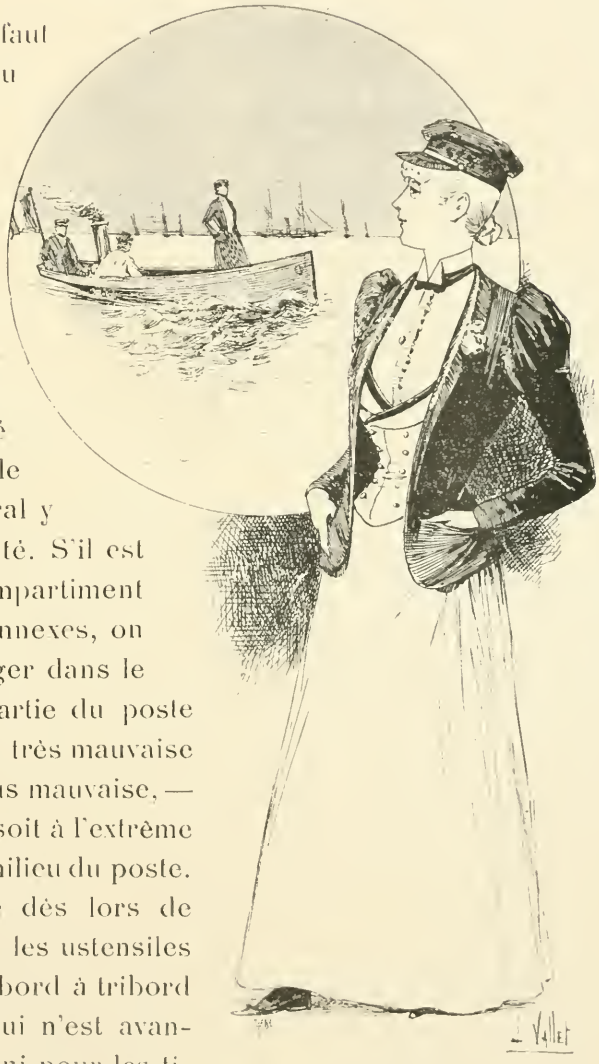
La chambre du capitaine est en même temps son cabinet de travail et le dépôt des cartes, livres ou papiers du bord. Il convient qu'elle soit élégante et commode pour lui assurer le respect de l'équipage. Les montres, baromètres et appareils divers y sont convenablement fixés; un compas renversé avec réflecteur est établi au plafond : cela vaut beaucoup mieux que de le placer à l'arrière, comme on le fait souvent, car dans ce cas, il pourra arriver au capitaine de perdre des indications précieuses par la crainte de déranger son monde.

Quant à l'emménagement du poste de l'équipage, tous les détails doivent aussi en être surveillés avec soin : les proportions de cette chambre de l'avant varient avec le nombre d'hommes qui doivent y trouver place; mais il ne faut jamais oublier que ces hommes auront à y dormir, à y manger et boire, et aussi à y faire leur toilette. Il convient donc de leur assigner autant d'espace qu'on peut en prendre sur les cabines de l'arrière, sans les réduire à rien, et de disposer cet espace au mieux.

Des coffres sont disposés tout autour du poste et servent de sièges. Plusieurs de ces coffres doivent être divisés en tiroirs fermant à clef, de manière que chaque matelot puisse avoir le sien. D'autres coffres plus vastes reçoivent pendant le jour les hamacs, matelas et couvertures. Certains yachtsmen trouvent préférable de faire rouler cette literie, qui reste alors suspendue aux poutrelles du plafond. Mais il vaut assurément mieux en supprimer la vue et laisser au poste toute son ampleur. Dans un angle se trouve une toilette complète, avec robinet à eau, ustensiles en fer battu, boîtes à savon et le reste. Une table pliante, ou mieux encore une table volante, suspendue par des cordons aux crochets de hamac, sert pour les repas. Chaque homme a son assiette creuse, son assiette plate, sa tasse et son bidon de fer battu, son couvert personnel. L'aération du poste est surveillée avec sollicitude : dans tous les cas où elle n'est pas parfaite, et spécialement s'il n'y a pas de hublots sur les côtés (beaucoup de yachtsmen estiment que les hublots nuisent à la correction des lignes extérieures), on ne manquera pas d'établir une manche à vent ou un

tuyau de prise d'air. Quand il existe un coffre à glace à bord, avoir soin d'en assigner une partie aux vivres de l'équipage, spécialement au beurre et à la viande.

Autant que possible, il faut que la cuisine soit distincte du poste, quand elle n'en serait séparée que par une cloison à hauteur d'homme. On aura soin de la faire doubler en zinc et d'y consigner rigoureusement tout ce qui appartient à ce département du ménage. De cette manière, l'équipage ne sera pas troublé dans la paisible possession de sa chambre, et l'ordre général y gagnera autant que la propreté. S'il est impossible d'attribuer un compartiment séparé au fourneau et à ses annexes, on s'efforcera du moins de le loger dans le coin le plus éloigné de la partie du poste occupée par les matelots. Une très mauvaise solution, — on peut dire la plus mauvaise, — consiste à établir le coqueron soit à l'extrême avant du bateau, soit au beau milieu du poste. Il est absolument impossible dès lors de tenir cette chambre propre, et les ustensiles roulent perpétuellement de bâbord à tribord ou de tribord à bâbord, ce qui n'est avantageux ni pour les pantalons, ni pour les tibias, ni même pour les casseroles. Le plus petit bateau, celui qui se permet à peine un fourneau à pétrole ou à cire vierge, devra donc, au minimum, posséder un coffre spécial pour y loger tout l'appareil culinaire. Le yacht y gagnera en tenue.



Avant le dîner.

Au voisinage du fourneau se trouve une caisse à eau en fer galvanisé. En avant du mât, le puits des chaînes, qui viennent se ramasser sous le plancher.

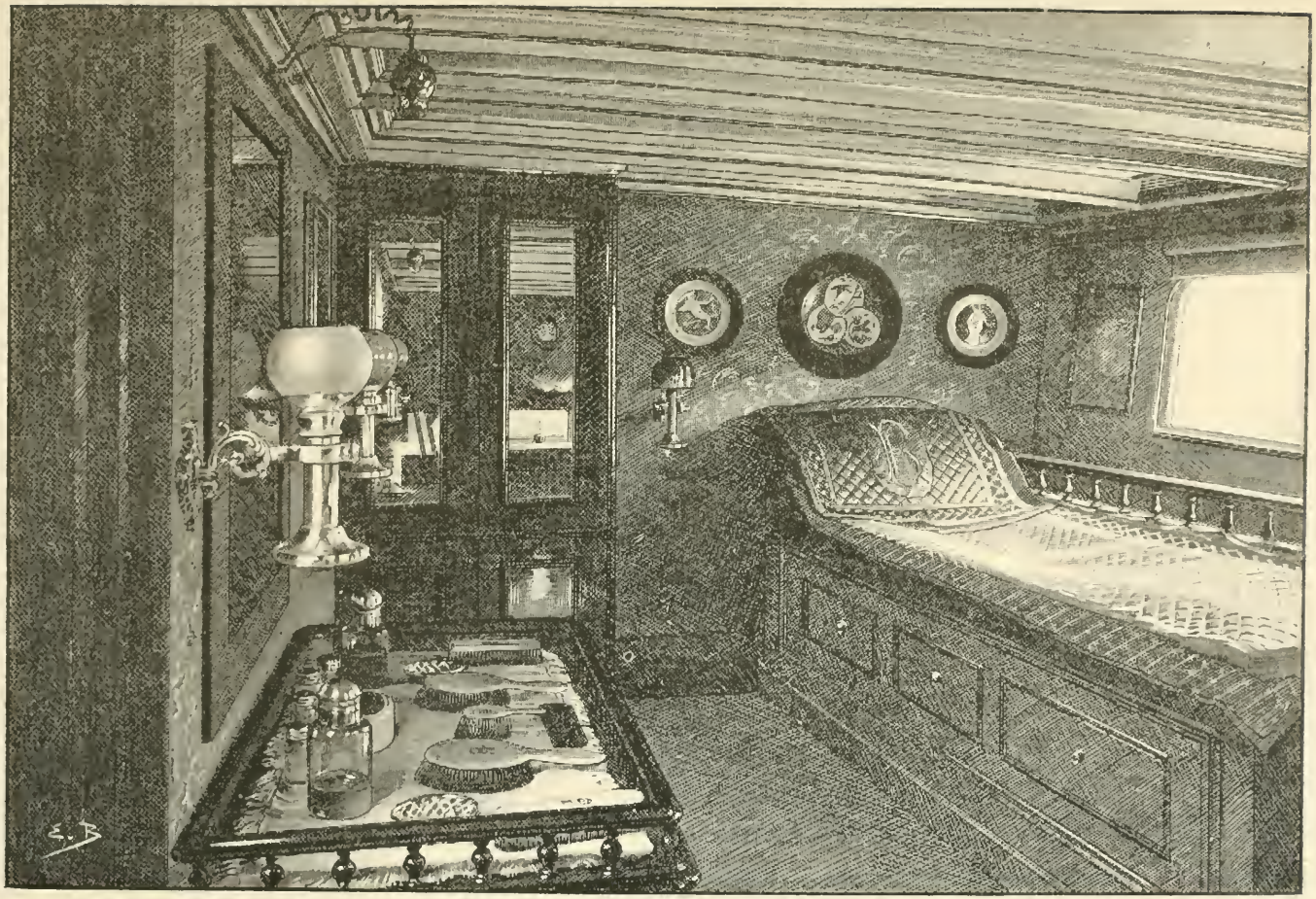
Une place spéciale est assignée aux feux de position et de mouillage : c'est la *lampisterie* du bateau.

L'office, quand il existe un compartiment particulier à cet usage, est habituellement placée en face de la chambre du capitaine, avec accès sur la cuisine. Chaque pièce de vaisselle ou de verrerie doit y avoir sa place assurée, de manière à ne pas souffrir du roulis. Des tablettes inclinées à 45 degrés, des râteliers découpés sont fixés aux parois. On se trouvera bien de choisir des carafes et des flacons de forme carrée.

Une erreur, fréquente chez les constructeurs de petits yachts, consiste à ménager dans le bas de l'office ou de la cuisine la couchette du maître d'hôtel. Il n'y a pas de coutume plus dégoûtante. Mieux vaut mille fois assigner un hamac à ce fonctionnaire, soit dans le passage, soit dans le poste même, avec le cuisinier et l'équipage.

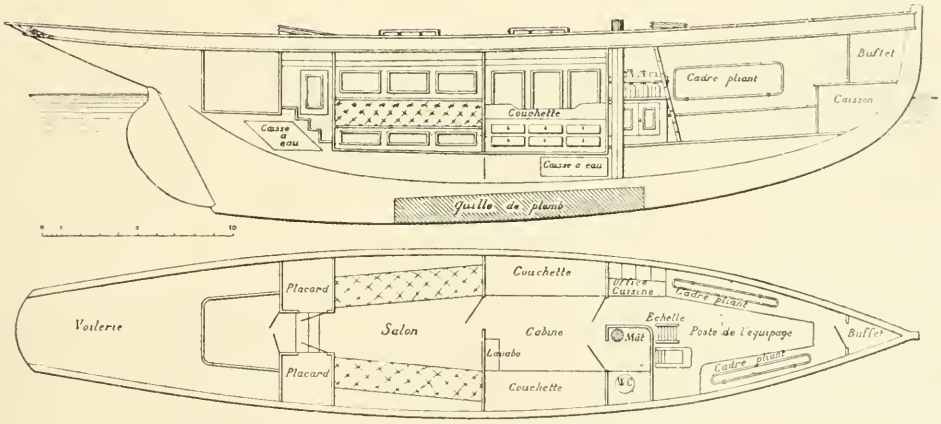
Consignons ici un détail très important pour la santé générale du bateau. Les soutes au combustible sont ordinairement logées sous le plancher de l'avant. Il est essentiel que ce combustible soit emmagasiné avec soin, surtout si c'est du coke, et n'aille pas dans la cale obturer les « lumières » ou trous de pompe. Mais ce qui est peut-être plus essentiel encore, c'est que tous les débris de cuisine, pelures de pommes de terre et autres balayures, ne soient pas jetés dans la soute, pratique très répandue et qui devient aisément une cause d'infection, sinon d'épidémie. Pour la prévenir, il n'y a pas de meilleur moyen que de faire établir le plancher de l'avant en panneaux mobiles et d'exiger que chaque matin, à l'heure des lavages du pont, ces panneaux y soient montés et rincés à grande eau. C'est une occasion naturelle d'inspecter la soute et de vérifier si le règlement est observé; le poste ne peut que gagner à cette pratique, en élégance et propreté d'abord, et, par surcroît, en salubrité.

L'écoutille de l'avant, par où s'opère la ventilation du poste, devra rester ouverte toutes les fois que le temps le permettra, en



CHAMBRE A COUCHER D'UN YACHT

prenant soin pourtant d'y faire établir une claire-voie assez forte pour porter un homme, afin de prévenir des chutes dangereuses et d'arrêter l'invasion des rats au mouillage. Mais, aussitôt que le vent fraîchit, il est indispensable de fermer cette écoutille avec le plus grand soin, si l'on ne veut pas qu'un paquet de mer vienne tout noyer et endommager dans le poste. La fermeture ne saurait même être trop parfaite, à raison des assauts furieux que subit souvent cette partie du navire : le couvercle devra être assujetti par des gonds très



Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 12 tonneaux.

forts ou par des rainures de cuivre et bordé de rabats obturateurs.

Quant aux écoutilles vitrées de l'arrière, elles doivent être aussi basses que possible; rien n'enlaidit le pont d'un yacht comme les monuments de bois et de verre dont on le voit trop souvent surmonté. Inutile d'ajouter que le premier devoir d'un vitrage de pont est d'être convenablement protégé contre les coups de mer par des barreaux de cuivre, un emboîtage d'acajou et de fortes housses goudronnées. Ces housses doivent toujours être mises en place et lacées à la tombée de la nuit, à la fois pour parer à l'imprévu et pour épargner au barreur un rayonnement lumineux qui détournerait son attention du compas.

La disposition de l'échelle du salon a aussi une influence marquée sur l'aspect du pont. Il faut également éviter qu'elle soit trop haute

et trop lourde; rien n'est plus hideux. En principe, on doit viser à la faire en harmonie avec les écoutilles, et, comme ces ouvertures, pourvue d'une fermeture hermétique.

L'éclairage du yacht est fourni par des lampes à huile ou des bougies portées dans un appareil de suspension dit à la Cardan, du nom de l'inventeur, et qui les maintient toujours verticales en dépit du roulis. Les bougies sont ordinairement placées dans un photophore à ressort. L'éclairage électrique est naturellement réservé aux grands yachts à vapeur, pourvus d'un dynamo actionné par la force motrice.

En hiver ou dans les mers du Nord, un appareil de chauffage est souvent nécessaire : c'est habituellement un poêle, établi contre la cloison de séparation du salon et du poste, et dont on fait disposer le tuyau de manière à ne pas envoyer la fumée sur l'arrière.

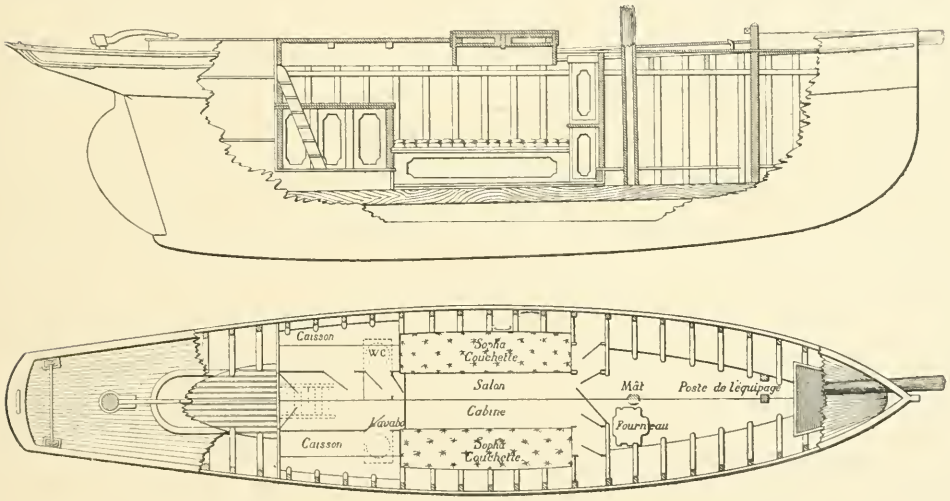
Une boîte de pharmacie, des livres et des cartes judicieusement choisis, de bonnes lunettes d'approche, des fauteuils cannés, quelques tapis d'Orient, des bouées et des ceintures de sauvetage en nombre suffisant complètent l'ameublement normal d'un yacht bien emménagé.

En fait de cartes, il faut toujours se procurer les plus nouvelles et même alors tenir pour assuré qu'elles sont rarement à jour. Très souvent, en atterrissant, on trouve des feux, des changements d'aspect qu'aucune carte n'indique. Aussi est-il toujours sage, quand on projette une croisière, de se mettre préalablement en correspondance avec l'administration des ports principaux, pour s'informer des modifications récentes et les porter sur la carte du lieu.

Les approvisionnements de bouche dépendent naturellement des circonstances, des goûts du maître, de ses plans et projets de voyage; mais il est toujours sage, même quand on vit beaucoup au mouillage, d'avoir à bord, en boîtes de conserve, eau, vins et biscuits, de quoi vivre largement sur ce fonds, à défaut d'aliments frais. Non pas seulement parce qu'un coup de vent peut vous pousser loin de tout marché, mais encore parce qu'il arrive souvent d'atterrir à des heures indues, ou par des temps peu propices au ravitaillement, ou sur des côtes

mal fournies en viande et même en pain. Une des joies essentielles du yachting est, au surplus, le sentiment de confiance et de force *sui generis* qu'inspire l'indépendance absolue, — dans le temps et en quelque sorte dans l'espace, — du bateau qu'on a sous les pieds. Des soutes aux vivres bien garnies ne sont pas sans influence sur l'acuité de cette impression.

Mais ce qui chatouille plus agréablement encore l'amour-propre du marin volontaire, c'est que son yacht tienne galamment le large et



Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 5 tonneaux.

qu'il fasse beaucoup de route. La façon dont le lest est placé sur la quille y a une large part. C'est pourquoi il importe d'en dire un mot.

Et d'abord, à quoi sert le lest? Tout le monde comprend que c'est à donner de la stabilité au navire, et que ce lest, composé de matières pesantes arrimées dans la partie la plus basse de la cale, devra être d'autant plus lourd que la voilure est plus haute et plus vaste, partant plus propre à hausser le centre de gravité du bateau, quand le vent l'incline sur un côté. Plus le lest sera lourd et bas, plus la stabilité sera grande : c'est pourquoi, après avoir longtemps employé le sable et la pierre pour lester les bâtiments,

on a graduellement adopté les métaux les plus pesants, le fer d'abord, puis le plomb; c'est pourquoi on a fini par loger le plomb dans la quille même, en y ménageant des cavités à cet effet. La densité du plomb est à celle de l'eau comme 11 est à 1. C'est donc un lest très efficace. Mais c'est aussi un lest très cher, car il revient à 500 ou 600 francs la tonne. Aussi y a-t-il peu d'exemples de yachts entièrement lestés de plomb. La fonte de fer, qui coûte seulement 150 francs la tonne, est presque toujours employée comme succédané du plomb, sa densité étant de 7 1/4. On place ordinairement au fond de la cale une première couche de fonte moulée sur les intervalles des membrures, et, au-dessus, une couche de gueuses de fer.

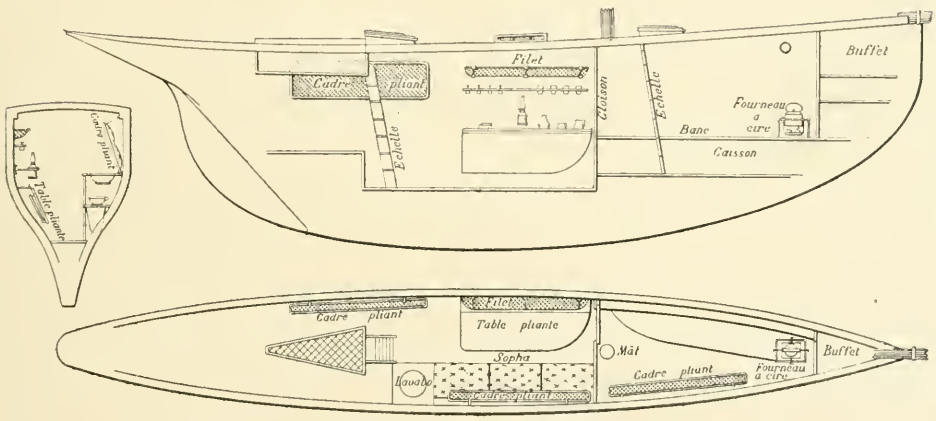
Quant à la répartition de ce lest le long de la quille, il ne faudrait pas supposer qu'elle soit indifférente, comme on est à première vue disposé à le penser. Il semble, en effet, qu'étant donné un poids mort au fond du navire, pour le maintenir en équilibre quand il s'incline sous l'effort du vent, — l'essentiel sera que ce poids mort soit également réparti sur tout le fond... Il n'en est rien, comme le démontre une expérience très simple.

La liberté des mers.

Soit une barre de fer posée par son milieu sur un pivot et qu'on fait osciller. Cette barre se balancera lentement et continuera longtemps ses oscillations à raison de l'égale distribution du poids sur sa longueur.

Substituons à cette barre de fer une barre de bois de même dimension; pesons-les toutes deux, et ajoutons au milieu de la barre de bois une quantité de plomb pesant exactement la différence des deux poids. Cette barre, placée à son tour sur le pivot, aura des oscillations beaucoup plus rapides que la première et reviendra beaucoup plus vite au repos.

Il en est exactement de même d'un bateau, considéré comme oscillant sur un pivot qui est la mer. Si son lest est également réparti sur toute la longueur de la quille, le bateau se conduira à la façon de la barre de fer : ses oscillations sur la lame seront lentes et paresseuses, il plongera lourdement de l'avant et relèvera pesamment son arrière; il n'aura pas d'élan pour se soulever à l'arrivée du flot et s'y ensevelira jusqu'aux plats-bords. Ce sera en un mot un bateau tardigrade, et quelles que soient ses formes, il



Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 3 tonneaux.

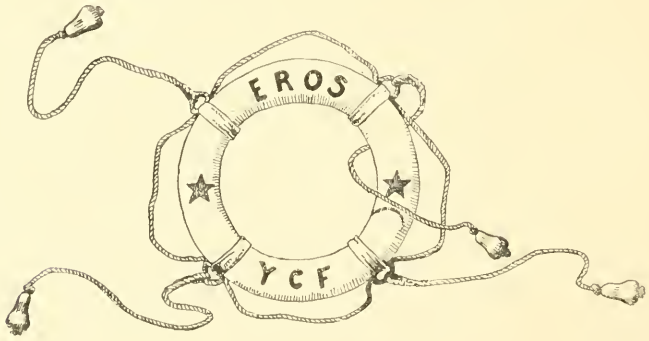
n'atteindra que de faibles vitesses, parce que le poids de ses deux extrémités tendra toujours à l'entraîner sous l'eau et à favoriser l'action obstructive des lames.

Au contraire, si le lest est placé au milieu de la quille et laisse ses deux extrémités libres de poids surnuméraire, le bateau reprendra aisément son équilibre, se balancera avec grâce sur le pivot que lui offre la vague et mettra tous ses mouvements en harmonie avec ceux du flot, levant vivement le nez au devant de celui qui s'avance et se laissant retomber quand l'obstacle est franchi.

On devra donc s'attacher toujours à placer le lest dans le corps du yacht et à laisser la cale libre sous l'avant et sous l'arrière. Tout au plus, pour garnir ces espaces vides et les empêcher de devenir des

réceptacles de débris variés, pourra-t-on les remplir de ciment ou de plâtre, battu de façon à former des plates-formes lisses.

Cette règle est très importante; elle est applicable aux bateaux de tout tonnage, et l'on peut tenir pour certain qu'elle était connue des hardis navigateurs qui se lançaient jadis, avec de simples barques de cuir ou d'écorce, à travers les Océans. Sûrement ils plaçaient leur lest de grosses pierres au centre de leur pirogue, comme le font encore les pêcheurs esquimaux, — ou ils ne seraient pas allés si loin ni surtout revenus sains et saufs.



Bouée de sauvetage.

Quelques profils de yachting ladies.

XII

LE BUDGET D'UN YACHT

Nous l'avons déjà dit, on exagère en général dans le grand public le chiffre des dépenses que nécessite réellement un yacht. La vérité est qu'un bateau de plaisance, si l'on a soin de le choisir proportionné aux moyens dont on dispose, sera généralement la moins chère des villégiatures. Nous avons supposé, au début de ce livre, une goélette de 100 tonneaux, dix personnes associées pour une croisière de trois mois, comme on s'associe pour une chasse, et nous sommes arrivés au total de 3500 francs par tête. Voici comment se décompose cette dépense :

Prix de location du yacht (ou perte d'intérêts et dépréciation en cas d'achat), et prime d'assurances. . .		11 500 fr.
Salaires : Capitaine, par mois . .	500 fr.	
Second	250	
Maître d'équipage . .	150	
Six matelots à 75 fr. .	450	
A reporter. .	1 350 fr.	11 500 fr.

Report . . .	1350	11500
Maître d'hôtel	150	
Valet	100	
Femme de chambre . .	100	
Cuisinier (coq). . . .	150	
Aide de cuisine . . .	80	
Nourriture du personnel, par mois . . .	1170	
Total, par mois	3100; par trimestre	9300

Les autres frais seront :

Habillement du capitaine et de l'équipage (deux tenues complètes), environ	1500
Provisions de bouche en cale.	5000
Agrès de rechange	1500
Blanchissage.	1500
Éclairage, combustible, eau.	500
Vivres frais au mouillage	1500
Pilotes, droits de port	1000
Gratification d'adieu au personnel	1000
Menus frais divers	700
Total général	35000 fr.

lequel total, réparti sur dix associés, donne bien 3500 fr. par tête, c'est-à-dire un peu moins de *douze cents francs par mois* (1).

Or, c'est là, disons-le, un budget de luxe, qu'il est fort possible de réduire presque à l'infini. Tout dépend du pied sur lequel on

(1) Le capitaine est habituellement payé 400 à 600 fr. par mois; le second, 250 à 300 fr.; le maître d'équipage, 120 à 150 fr. Un matelot gagne 60 à 80 fr. par mois, selon le port d'embarquement et le taux du moment; un mousse, 30 à 40 fr. En France, un réglement spécial oblige l'armateur à nourrir ses hommes et stipule par le menu les vivres obligatoires, en viande fraiche et salée, légumes frais et secs, pain, vin et tafia. Les frais s'élèvent en moyenne, de ce chef, à 2 fr. 50 ou 3 fr. par jour.

En Angleterre, l'usage est de payer les matelots à peu près deux fois plus cher, mais de laisser les frais de nourriture à leur charge, ce qui est un très mauvais système, pour plus d'une raison. Le capitaine seul, avec le second, sont nourris et blanchis.

entend naviguer. Depuis le modeste canoë qu'on emporte sur son dos, comme une tente, jusqu'au grand yacht à vapeur, apte à faire le

L'océan *Gibouldée*, à M. Canivet, dans le bassin de La Pie.

tour du monde, que de degrés à franchir et combien de budgets différents ! Examinons quelques-uns de ces budgets, tels que le détail en a été relevé et contrôlé par des expériences réitérées.

Comme premier échelon du yachting, prenons un *océan* de 4 à 5 mètres. Très soigné et tout neuf, il coûtera d'achat un millier de francs; d'occasion, moitié moins. Un pareil bateau, en comptant les frais d'amortissement, d'entretien et de menues réparations, occasionnera une dépense annuelle de 250 francs environ.

Examinons maintenant un petit bateau plus sérieux, de 7 à 8 mètres, demi-ponté, avec un rouf pour s'abriter, au besoin même pour y dormir, déjà presque un vrai yacht, en un mot, mais ne comportant d'autre équipage que son propriétaire et un ou deux amis. Ce bateau, très suffisant pour des croisières de cabotage, sinon de long cours, coûtera 3 ou 4000 francs d'achat, neuf et tout armé, et pourra nécessiter environ 500 francs de frais annuels.

Arrivons à un petit yacht de 10 tonneaux et supposons-le armé pour trois mois, avec 1 matelot. Ce bateau coûtera, neuf, de 6 000 à 8 000 francs, et dépensera 1 500 francs par an.

S'agit-il d'un 20 tonneaux, armé pour trois mois, avec 2 matelots et 1 novice? Le prix d'achat sera d'une quinzaine de mille francs et le coût annuel de 2,500 francs.

Un 40 à 50 tonneaux, avec 4 hommes d'équipage et trois mois d'armement, reviendra à 6 000 francs de frais annuels, à 30 000 francs de frais d'établissement. Dans un yacht de cette dimension, trois ou quatre personnes peuvent déjà vivre à l'aise; elles peuvent entreprendre de véritables voyages. Que les frais soient partagés, et l'on sera surpris de la modicité du prix de revient pour chaque associé. La location du plus modeste chalet, à Nice ou à Trouville, coûte plus cher que le yacht envisagé ici. Si nous ajoutons à la location tous les faux frais qu'entraîne l'installation à terre, tous ceux qu'il y aurait encore à faire pour donner à ce chalet le même relief d'élégance que comporte la possession d'un yacht, on verra aisément de quel côté se trouve l'économie.

Passons au yachting à vapeur. Les différences avec le coût de la navigation à voiles résultent d'un personnel spécial, mécaniciens et chauffeurs, et de la consommation du charbon. Cette différence est surtout sensible dans les petites embarcations. Ainsi le type qui cor-

respondrait à l'*océan* que nous avons pris comme premier degré de notre échelle, serait un petit canot à vapeur de 2 à 3000 francs,

Les propriétaires du bord.

exigeant pour chaque sortie un chauffeur à 8 ou 10 francs, à moins que le propriétaire ou l'un de ses amis ne remplisse cet emploi peu récréatif. Un pareil bateau dépensera aisément 1 200 francs par an et ne servira guère qu'en rivière.

Un yacht à vapeur de 40 à 50 tonneaux coûterait au minimum une trentaine de mille francs, comporterait 5 hommes d'équipage, et donnerait une dépense d'une dizaine de mille francs, à peu près égale à celle d'un yacht à voile de 100 tonneaux.

Il faut compter qu'au delà de 100 tonneaux, les dépenses annuelles d'un vapeur ou d'un voilier sont sensiblement égales, car si le vapeur a, en plus, les frais de consommation de la machine, il lui faut moins d'hommes pour la manœuvre. Citons, comme exemple, le *Velox*, à voiles, de 300 tonneaux, dont l'équipage est de 40 hommes, tandis que le *Sans-Peur*, de 400 tonneaux, ne comporte que 16 hommes en tout. On voit la grande différence de frais qui en résulte, étant donné surtout que dans le yachting les marches sont coupées par de nombreux arrêts pendant lesquels on ne brûle pas de charbon. L'économie, pour les grands tonnages, est donc en faveur des yachts à vapeur.

Tout cela dit, comment choisirions-nous notre yacht si nous pouvions laisser de côté la question d'argent? Voilà un problème fréquemment agité entre amis de la mer, soit à bord, soit à terre. Et pour commencer, opterons-nous pour la voile ou pour la vapeur?

La vapeur nous mènera plus vite; mais ce n'est point là notre souci, puisque nous avons du temps devant nous et voyageons pour voyager. Avec la vapeur, pas d'école buissonnière, pas d'imprévu, sinon des imprévus fâcheux, avaries de machines ou autres. Ici d'ailleurs, c'est le mécanicien qui est tout, et nous n'avons pas grand goût à nous enfermer dans la chambre des machines, au lieu de respirer sur le pont la brise du large. Le bruit même de cette machine, les trépidations de l'arbre de couche, l'idée seule que la plus grande partie de l'espace disponible et la mieux située sert à loger chaudière et pistons — autant de tortures physiques et morales; sans parler de la fumée et du charbon, qui empestent et salissent tout.

Donc, point de vapeur. Ce qu'il nous faut, c'est la vraie navigation avec sa poésie propre et même ses caprices, qui en sont le plus grand charme. Ce point fixé, qu'allons-nous prendre?

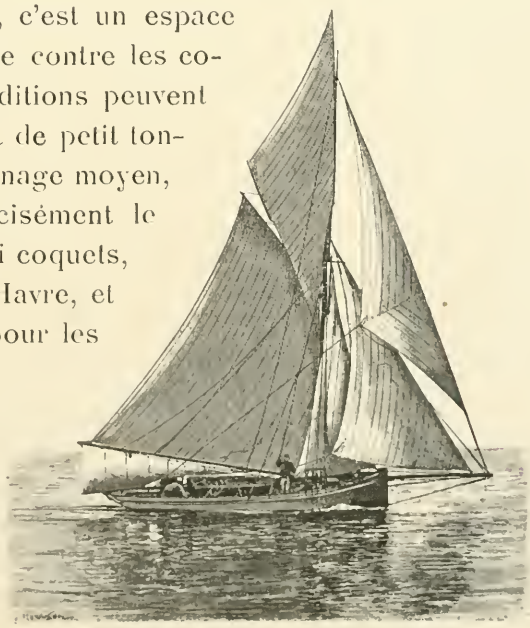
Un très grand bateau, comme le *Velox*, c'est bien séduisant, — nos moyens, nous l'avons dit, nous permettent de ne pas compter.

Quelle joie d'avoir à soi et de commander un navire pareil, avec 40 hommes d'équipage!... Mais aussi, en y réfléchissant, que de soins pour la sortie du port, pour la manœuvre en route! Nous qui aimons à tenir la barre, à la sentir frémir dans notre main, nous sommes-nous jamais exercés à mener un 300 tonneaux? Ce n'est plus ici un amusement, mais un travail de force exigeant le secours des palans, des roues et des chaînes. Et puis, comment se permettre, en arpentant le pont, de rectifier la voilure, de border une misaine, de larguer un foc?... Impossibles ici, ces plaisirs, pour un homme seul. Il faudra appeler la bordée de quart, ce ne sera plus la même chose.

D'ailleurs, notre grand bateau tirerait trop d'eau pour entrer à toute heure de marée dans ces jolis petits havres de la Manche, si aimables à fréquenter... Allons! en dépit de ses séductions, il faut renoncer au grand yacht. Ce sera pour une autre occasion, pour quelque voyage de long cours arrangé avec plusieurs amis. Présentement ce que nous voulons, c'est une croisière de cabotage, toujours près d'une terre ou de l'autre.

Ce que nous voulons aussi, c'est un espace suffisant et une sécurité absolue contre les colères de la mer. Ces deux conditions peuvent se trouver réunies dans un yacht de petit tonnage, ou tout au moins de tonnage moyen, de 20 à 40 tonneaux. C'est précisément le tonnage de ces cotres, parfois si coquets, dont se servent les pilotes du Havre, et que nous avons tous admirés pour les avoir vus sortir et manœuvrer par de grosses mers.

Dans un bateau de cette dimension, nous pouvons avoir un poste d'équipage pour 4 matelots, une cuisine, une office, une chambre avec sa baignoire sous le plancher, un



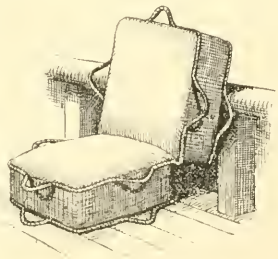
Le cotre *Turquoise*, à M. Michelet.

salon, une salle à manger qui se transformera la nuit en dortoir, grâce à de bons canapés-lits, et où trois ou quatre amis se trouveront à merveille.

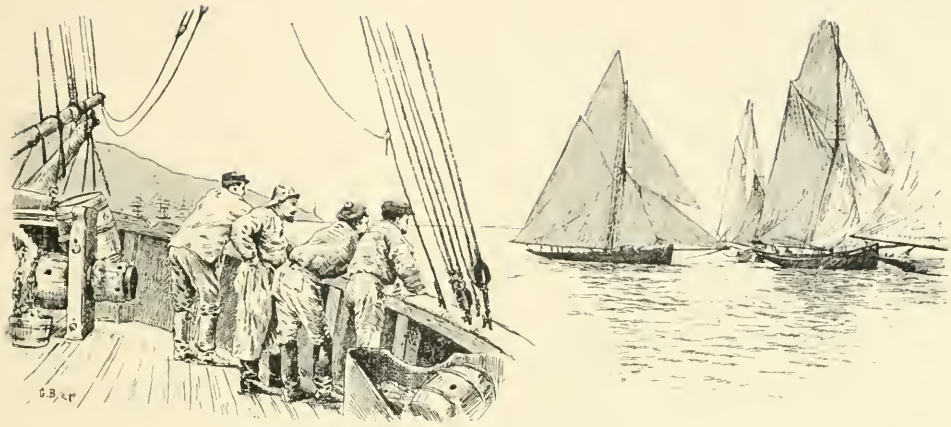
Tout au plus arriverons-nous à la goélette de 100 tonneaux, s'il s'agit de voyager en famille ou de donner à chacun une cabine séparée. Mais c'est la suprême concession que nous puissions faire aux grands tonnages.

« Voulez-vous le dernier mot de mes expériences nautiques? » nous disait un des hommes les plus compétents qui soient au monde et qui a possédé tous les formats de yacht, depuis l'elzévir jusqu'à l'in-folio. « Eh bien, on n'a de plaisir, à la mer, que dans un bateau qu'on gouverne seul, avec un matelot, deux au plus!... »

Voilà, certes un rêve qui n'a rien d'irréalisable. Un ouvrier carrossier de mes amis, dans un port de la Manche, l'a réalisé de ses propres mains. Il a abattu des arbres, débité les planches, dessiné, assemblé, calfaté et armé son 3 tonneaux, qu'il charge, décharge, et gouverne lui-même pour sa plus grande joie. Tant il est vrai que le yachting est à la portée des bourses les plus modestes, pour peu qu'on sache suppléer aux billets de la Banque de France par un peu d'esprit et d'adresse manuelle!



Siège de pont
formant bouée de sauvetage.



Pendant les courses : suivant les péripéties de la lutte.

XIII

LES RÉGATES EN MER
LA JAUGE DE COURSE ET L'ALLÉGEANCE

Les régates ont exercé une grande influence sur le développement du yachting. Il est incontestable, en effet, que tout sport comporte une idée de lutte, et, conséquemment, qu'il doit être stimulé par l'idée d'obtenir une supériorité. Quelles que puissent être d'ailleurs les idées des moralistes au sujet des concours qui présentent toujours un côté plus ou moins aléatoire, on ne peut méconnaître que c'est surtout par l'émulation que l'on obtient les plus grands résultats de masses humaines tendant à un même but.

Quand plusieurs amateurs se sont trouvés dans les mêmes eaux, ils n'ont pas manqué de chercher à se dépasser, afin de montrer leur supériorité personnelle, avec celle de leur embarcation. Il s'est établi ainsi de petits concours sans règles bien déterminées; mais, peu à peu, au fur et à mesure que le nombre des amateurs aug-

mentait, que le goût de ces luttes se propageait, il s'est trouvé des gens qui ont fait construire des embarcations spéciales dans lesquelles toutes les autres qualités ont été successivement sacrifiées à la vitesse. Il s'est alors établi des types d'embarcations de course.

On s'est ainsi trouvé conduit à réglementer les courses, à classer les différents types de bateaux, afin de pouvoir les faire concourir ensemble en équilibrant les conditions de vitesse inhérentes à leurs formes et à leurs dimensions.

On avait bien vite reconnu que les plus grandes embarcations avaient toujours l'avantage. Certes, le mieux eût été de n'employer que des bateaux de dimensions uniformes; cela eût épargné bien des peines aux personnes chargées d'élaborer des règlements de courses; mais on sent tout de suite comme, dans la pratique, un tel *desideratum* serait irréalisable.

On divisa donc les bateaux en séries : grande, moyenne et petite. Ce fut la longueur qui servit de base à cette première classification, qui avait au moins pour elle l'avantage de la simplicité et qui, du reste, fonctionna fort longtemps sans trop de réclamations. Sauf erreur, nous croyons même qu'elle sert encore de base aux règlements de quelques petites sociétés nautiques de France.

Cette mesure à la longueur offrait des inconvénients qui se firent jour, surtout dès que le type de bateau américain fut connu en France. La longueur n'est pas, en effet, le seul élément d'un bateau; deux autres éléments jouent un rôle des plus importants dans sa constitution : ce sont sa hauteur ou creux et sa largeur ou bau. Or, si la longueur donne incontestablement plus de vitesse, la largeur et le creux permettent de porter beaucoup plus de voilure, et, par là, de regagner largement les avantages de la longueur; chacun chercha en conséquence à éluder de son mieux la loi qu'on « respectait » en la tournant. On arriva à faire des bateaux ayant presque la moitié de leur longueur comme largeur et ressemblant à des fers à repasser. Il faut dire d'ailleurs que, parmi ceux-ci, il s'en est trouvé de fort remarquables et qui ont fourni de magnifiques carrières de course.

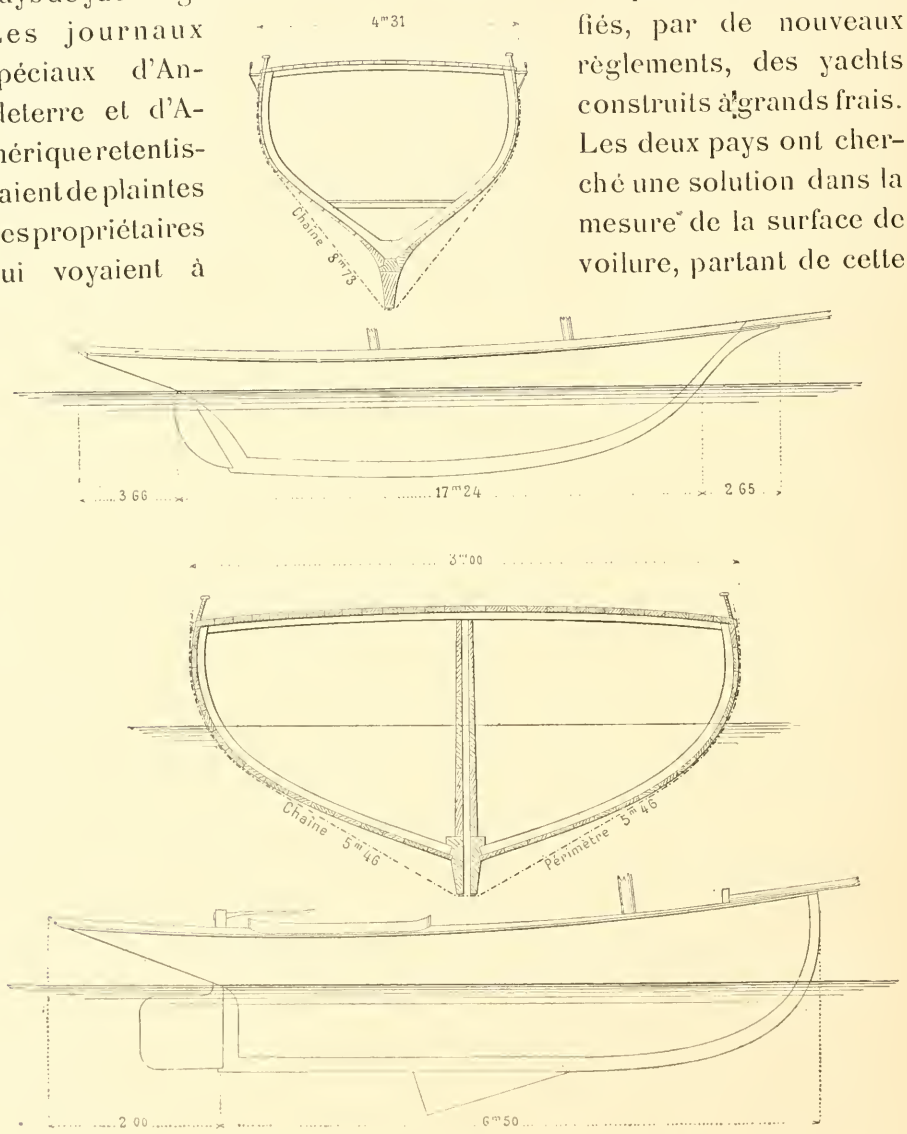
Heureusement, tout excès apporte avec lui sa leçon, et les gens qui étaient à la tête des sociétés nautiques virent à temps la voie funeste dans laquelle on s'engageait; ils étudièrent alors une nouvelle formule, et c'est de ces diverses études que sont sortis les nouveaux règlements dits au tonnage.

Les formules au tonnage, plus scientifiques et plus rationnelles que celles à la longueur, semblaient, lors de leur apparition, devoir contenter tout le monde. En théorie, le tonnage devrait être en effet la véritable mesure de la capacité, de la puissance réelle d'un navire, et il paraît logique, de prime abord, d'employer cette base comme unité de mesure. Il en a été pourtant du « tonnage » comme de la « longueur », mais les résultats ont été tout inverses : on a construit des bateaux très longs, très étroits et très profonds dans l'eau, de véritables lames de couteaux, n'ayant plus de logement qu'un long et étroit couloir à l'intérieur.

Sur la jetée : un coup de vent.

On eut beau chercher à réagir contre ce nouvel excès, rien n'y fit. Les comités de sociétés nautiques avaient accueilli dans leur sein des mathématiciens qui cherchaient nuit et jour des formules dans lesquelles ils introduisaient des coefficients nouveaux et auxquels ils attribuaient des propriétés miraculeuses. Chaque société avait sa panacée. C'était le chaos, et tel yacht qui jaugeait peu ici était ailleurs écrasé de surcharge. Il devenait impossible de s'y reconnaître.

Les mêmes difficultés se produisaient d'ailleurs dans les autres pays de yachting. Les journaux spéciaux d'Angleterre et d'Amérique retentissaient de plaintes des propriétaires qui voyaient à chaque instant disqualifiés, par de nouveaux règlements, des yachts construits à grands frais. Les deux pays ont cherché une solution dans la mesure de la surface de voilure, partant de cette



Figures pour montrer la manière de calculer la jauge.

idée, en apparence rationnelle, que le vent étant le moteur, c'était la voile destinée à le recevoir qui devait être la véritable mesure de la

puissance des bateaux (1). On a essayé ces formules en France même. Cependant, et par des raisons un peu trop techniques pour être expliquées ici, elles n'ont pas donné tous les résultats qu'on en pouvait espérer. D'ailleurs, ce qui en a restreint l'application, c'est la difficulté de mesurer pratiquement la voilure dont la surface, pendant une course, peut varier beaucoup par les diverses manœuvres, emploi de voiles volantes, etc., que nécessitent forcément les variations du vent et les diverses allures du navire en marche.

On était dans cette incertitude quand le *Yacht-Club de France* prit l'initiative d'un véritable congrès nautique auquel il convia toutes les sociétés françaises, en vue de discuter la question, afin d'arriver à une formule satisfaisante qui tînt compte de l'expérience faite par les autres formules et qui pût être adoptée par toutes les sociétés de France.

Ce congrès, qui se réunit à Paris en 1885, fut un des actes les plus heureux du *Yacht-Club* et l'un de ceux qui eurent les conséquences les plus favorables au yachting de course. Presque toutes les sociétés y avaient envoyé des délégués. Présidées par M. le vice-amiral Amet, les réunions des délégués donnèrent lieu aux plus intéressantes discussions, où les plus éminentes personnalités du yachting et de la construction navale prirent une part active.

On fut assez heureux pour arriver à une nouvelle formule dite « du périmètre », dont le facteur principal est la mesure du contour (périmètre) du navire, pris à sa partie la plus large, à l'aide d'une chaîne passant sous sa quille et autour de ses flancs.

Cette formule, moins intransigeante que les précédentes, a au moins l'avantage d'être d'une application facile, et, depuis son adop-

(1) Un comité central de yachtsmen anglais, le *Yacht-Racing Association*, a formulé en 1886 et adopté pour sept années, à dater de 1887, la jauge de course, basée sur la surface de voilure, qui est présentement en vigueur dans les régates britanniques. En voici l'article essentiel :

« Art. 3. — Tout yacht engagé pour une course sera classé d'après sa surface de voilure (mesurée d'après des règles uniformes) en multipliant cette surface par la longueur du bateau, en pieds, sur la ligne de flottaison, et en divisant le produit par 6000. »

Suivent des indications minutieuses sur la manière de mesurer les voiles réglementaires.

tion, elle a été appréciée partout. Il est certain que, si elle n'est pas parfaite, elle constitue du moins un grand progrès et suffira probablement longtemps aux besoins des sociétés de courses.

Voici comment on applique la formule adoptée par le congrès des sociétés nautiques et dans laquelle P est le périmètre, L la longueur, B le bau, T le tonnage.

$$T = \frac{\frac{P^2}{4} \times L - 1/2\ B}{5{,}5}$$

Soient les yachts X et Y.

Toutes les dimensions et tous les nombres nécessaires au calcul de cette formule de jauge seront prises avec trois décimales, en négligeant les suivantes. Toutefois si la quatrième décimale atteignait ou dépassait 5, on ajouterait une unité à la troisième décimale.

ÉLÉMENTS DE CALCUL	YACHT X	YACHT Y
Longueur du bau de dehors en dehors du bordé, à l'endroit où elle est la plus grande. . .	4^m31	3^m00
Longueur à la flottaison	17^m24	6^m50
Longueur de la voûte prise sur le pont de l'extrémité du navire à l'aplomb de l'extrémité arrière de la flottaison	3^m660	2^m000
Longueur du 1/5e de la flottaison.	3^m448	»
Longueur du 1/4 de la flottaison pour yacht au-dessous de 5 tonneaux.	»	1^m625
Différence à ajouter à la longueur	0^m212	0^m375
Longueur de la guibre prise sur le pont ou à hauteur du pont, de l'extrémité du navire à l'aplomb de l'extrémité avant de la flottaison . .	2^m650	pas de guibre.

Cette longueur pour le yacht X n'excédant pas $2^{m}87$, sixième de la longueur de la flottaison, il n'y a rien à ajouter à la longueur pour la jauge.

Longueur de la flottaison corrigée :		
Yacht X, $17^{m}24 + 0^{m}212$	$17^{m}452$	»
Yacht Y, $6^{m}50 + 0^{m}375$	»	$6^{m}875$
Dont il faut retrancher le demi-bau.	$2^{m}155$	$1^{m}500$
La différence donnera la longueur pour la jauge.		
Longueur de la chaîne partant de chaque bord à la hauteur du dessus du pont ou du plat-bord et passant sous la quille à l'endroit où cette chaîne est la plus longue possible	$8^{m}73$	$5^{m}46$
Longueur du bau ci-dessus.	$4^{m}31$	$3^{m}00$
Périmètre.	$13^{m}04$	$8^{m}46$
Quart du périmètre	$3^{m}260$	$2^{m}115$
Carré du quart du périmètre.	$10^{m}2628$	$4^{m}473$
Produits de ces carrés par les longueurs pour la jauge obtenues ci-dessus :		
$10^{m}628 \times 15^{m}297$.	$162^{m}577$	»
$4^{m}473 \times 5^{m}375$.	»	$24^{m}042$
Les produits précédents divisés par la constante 5,5 donnent	$29^{m}55$	$4^{m}371$
La jauge de course pour le yacht X sera 36 mètres.		
Le yacht Y étant à dérive, il y a lieu de le surcharger de 1/10.	»	$0^{m}437$
Ce qui donne	»	$4^{m}808$
La jauge de course pour le yacht Y à dérive sera.	»	$4^{m}9$

N.-B. — Si, pour le yacht Y, on avait pris pour tolérance de la voûte 1/5 de la longueur accordée aux yachts au-dessus de 5 tonneaux, il aurait jaugé 5 tonneaux. Il ne jauge que 4 tonneaux 9 parce qu'il

profite de la tolérance de 1/4 de la longueur accordée pour la voûte des yachts jaugeant au maximum 5 tonneaux.

On donne, en matière de courses nautiques, le nom d'*allégeance* à l'avantage en temps accordé au yacht de plus faible tonnage sur les yachts d'un tonnage plus fort.

Cette allégeance est réglée par des tables spéciales qui la donnent, en secondes et décimales, par mille nautique pour chaque tonneau et dixième de tonneau. Sans reproduire ici ces tables, ce qui serait fastidieux, il suffira d'indiquer que l'allégeance, étant 0 seconde pour 1 tonneau, est 32,27 pour 2 tonneaux, 55,57 pour 3 tonneaux (par mille métrique), et ainsi de suite jusqu'à 400 tonneaux, où elle arrive à 200,70.

Exemple de l'usage des tables d'allégeance pour yachts à voile. Soient trois yachts A, B, C, engagés dans une course d'ensemble ayant 28 milles nautiques de longueur.

Leurs jauges de courses (1) sont :

A	4,82	comptant pour	4.9
B	29,36	—	30 »
C	43,55	—	44 »

On trouvera les rendements du temps du yacht A, dans la table d'allégeance :

En face de 4,9 77,24

De même, pour les yachts B et C, on trouvera dans la table d'allégeance :

En face de 30 143,57
En face de 44 155,34

Pour A	77,24 × 28	donneront	2,163
— B	143,57 × 28	—	4,020
— C	155,36 × 28	—	4,350

(1) Pour les yachts de 10 tonneaux et au-dessous, on compte par 1/10 de tonneau, et pour les yachts au-dessus de 10 tonneaux, chaque dixième compte pour un tonneau (art. 6 du règlement).

LE YACHTING EN MÉDITERRANÉE — PENDANT LES RÉGATES DE NICE

En retranchant successivement 2163, rendement du yacht A, de 4020 et de 4350, les différences seront les rendements de temps que B et C donneront à A, soit 1857 ou $30^{m}57$ pour rendement du yacht B au yacht A, et 2817 ou $36^{m}27$ pour rendement du yacht C au yacht A. Pareillement le yacht C rendra au yacht B 4350, 4020, 330, soit $5^{m}30$.

En résumé,	A	recevra	de C	$36^{m}27$
—	A	—	de B	$30^{m}57$
—	B	—	de C	$5^{m}30$

Il est à peine besoin de dire que ces méthodes de handicap pour les courses à la voile restent un sujet d'ardentes discussions dans le monde nautique. Elles ne sont assurément pas parfaites et feront très probablement place, tôt ou tard, à d'autres systèmes. Mais en somme elles fonctionnent d'une manière assez satisfaisante, et leur simplicité relative doit faire pardonner quelques imperfections.

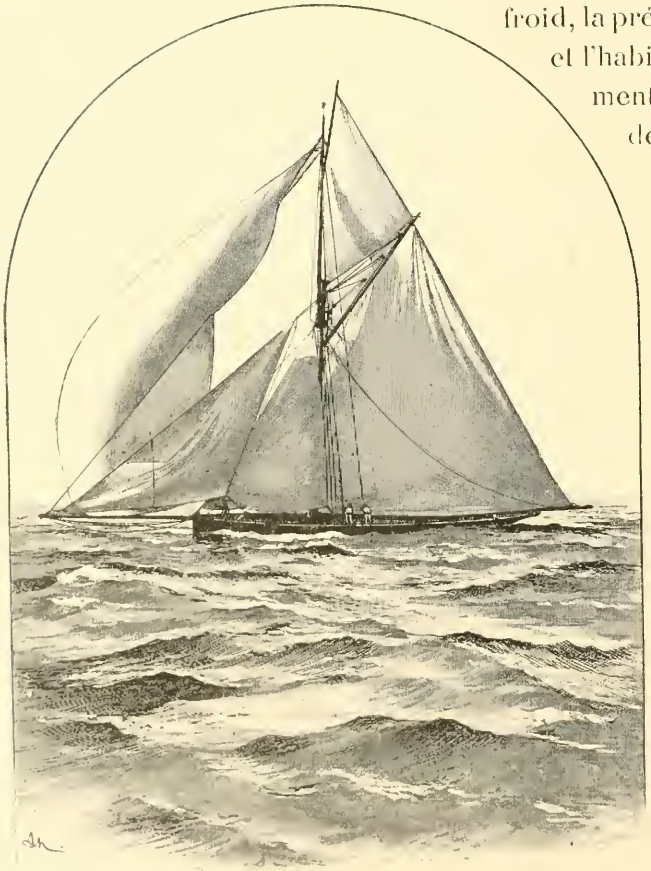
Notons en passant que l'allégeance fut calculée avant le départ, pour la première fois, aux régates qui eurent lieu à Argenteuil au mois d'octobre 1879.

Voici le système employé.

Étant donné la distance à parcourir et le tonnage de chaque coureur, on voit quel est le temps que les plus puissants d'entre eux rendent aux plus faibles. On sait donc, avant le signal, combien de minutes ou de secondes les coureurs se rendent les uns aux autres. Ce calcul fait, le président des régates, M. E.-J. F..., a pensé qu'il était possible de faire partir d'abord le bateau du tonnage le plus faible, puis le bateau du tonnage immédiatement supérieur, et ainsi de suite, jusqu'au bateau le plus puissant. De cette façon, quand ce dernier reçoit le signal du départ, il a déjà accordé à ses concurrents l'allégeance à laquelle ils ont droit, et quand l'un des coureurs arrive le premier au but d'arrivée ou regagne le premier son piquet, il est le véritable gagnant. Par cela même, le grave inconvénient qui résulte de l'ignorance où se trouve le public des calculs d'allégeance est supprimé. Le coureur, est de plus, mieux stimulé par l'émulation,

car avec ce système, il sait à quoi s'en tenir sur l'avance qu'il a sur ses adversaires ou que ceux-ci ont sur lui. Quand, à l'arrivée, les coureurs se trouvent dans les mêmes eaux, leur ardeur redouble, et à ce moment, la hardiesse des manœuvres passionne le public, tout comme dans les courses à l'aviron.

On pense bien, d'ailleurs, que la course a des ennemis, même dans le monde du yachting. Beaucoup de yachtsmen prétendent que le bateau de course n'est pas un bateau sérieux, que c'est un joujou bon à marcher vite et incapable de faire autre chose. Cela n'est pas juste. Nous estimons que la course est l'école de manœuvres du vrai yachtsman, qui y acquiert le sang-froid, la précision, le coup d'œil et l'habitude du commandement. Quant aux bateaux de course, ils n'offrent assurément pas la commodité des yachts construits pour voyager; on a dû sacrifier à la vitesse toutes les installations confortables et spacieuses qui se traduisent par des excédents de tonnage; mais leur tenue à la mer est souvent des plus remarquables, et d'ailleurs la construction de yachts de course et leur manœuvre tien-



Le cotre *Marjorie* en course, avec son foc-ballon.

nent en haleine des constructeurs et des équipages qui sont tout entraînés pour le grand yachting.

Sans être échelonnées avec la savante régularité des régates anglaises, qui motivent chaque année la grande croisière des yachts autour des côtes sud et ouest du Royaume-Uni, nos régates françaises de mer ont une périodicité qui résulte en quelque sorte de la nature des choses.

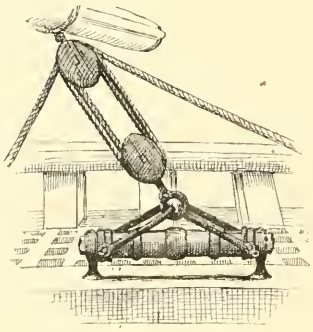
Vers le milieu de mars, c'est Monaco qui inaugure la saison nautique en Méditerranée; presque aussitôt viennent les régates de Nice, puis en avril celles de Menton, de Cannes et de Saint-Jean-Beaulieu, et en juillet celles de Marseille.

En mai commencent les régates de l'Océan et de la Manche, avec les courses nautiques de Chantenay et de Trentemoult. Suivent celles de Bordeaux, de Pauillac et de Rouen; puis celles de Bayonne et celles du Havre; juillet ramène les régates d'Arcachon, celles de Royan, du Légué et de Saint-Nazaire; août voit celles de Trouville, de Boyardville, de Duclair, de l'île Tudy et de Brest, de Portrieux, Granville, Royan, Le Croisic, Douarnenez, Fécamp, Cherbourg, Pornic, Dinard, Port-Navalo, Pouliguen, Paimpol, Roscoff et Trouville. Septembre ramène les courses en mer de Courseulles, Ouistreham, Saint-Pol-de-Léon, Le Pellerin, Tréguier, et la saison se termine à Arcachon dans les derniers jours de septembre.

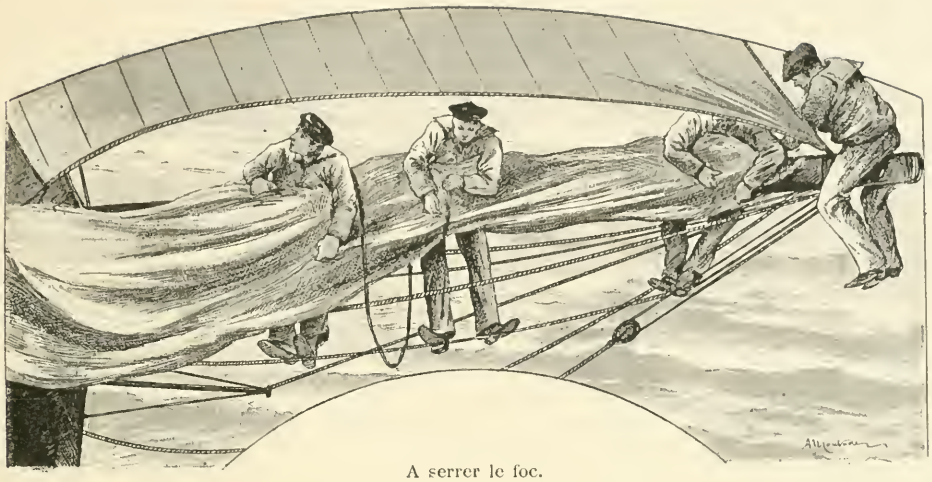
On ne saurait dire par conséquent que les épreuves nautiques manquent sur nos côtes. Ce qu'il faudrait souhaiter, c'est qu'elles fussent échelonnées plus méthodiquement, de manière à permettre à un yacht de course de suivre *toutes* les grandes régates de l'année; et aussi que des prix d'une importance réelle, votés soit par les Chambres, soit par les conseils généraux, offrissent une attraction suffisante aux propriétaires de yachts. On ne saurait attendre de la majorité d'entre eux qu'ils consacrent deux ou trois mois par an, comme en Angleterre, à aller de rade en rade; les conditions de loisir et de fortune ne sont pas les mêmes dans les deux pays. Mais il faudrait au moins qu'un amateur de courses en mer,

après s'être imposé de lourds sacrifices pour obtenir le meilleur yacht de l'année, pût avoir au moins l'espoir légitime de couvrir ces frais pour une bonne part. Il en est ainsi pour les écuries de course : il devrait en être de même pour les yachts.

Or, la somme des prix distribués sur nos côtes aux bateaux de plaisance, de 139 000 francs qu'elle avait atteints en 1880, est tombée depuis lors aux environs de 80 000 francs, et parfois au-dessous. La valeur moyenne de ces prix ne dépasse plus guère 350 francs, au lieu de 850 francs qu'elle avait atteints en 1881. C'est absolument insuffisant ; il importe au plus haut point à l'avenir du yachting français que cette valeur moyenne soit ramenée au moins à 1 000 francs.



La barre d'écoute.



A serrer le foc.

XIV

LE RÈGLEMENT DES COURSES

Pour donner une idée juste d'une course à la voile, on ne saurait mieux faire que de résumer le règlement du *Yacht-Club de France.* En voici les dispositions essentielles :

Est considéré comme un yacht tout bâtiment à voile, ponté ou demi-ponté, consacré exclusivement et d'une manière permanente à la navigation de plaisance et propre à la navigation de mer.

Tout bâtiment à voile que l'on veut consacrer à la navigation de plaisance, après qu'il a été affecté à une autre navigation, ne pourra prendre part aux courses qu'un an au moins après avoir cessé la navigation à laquelle il était employé précédemment.

Sont admis dans les diverses séries les yachts à quille fixe ou à dérive, de toute construction, de tout pays, avec liberté de voilure et d'équipage.

Toutefois, les sociétés de régates pourront, en l'indiquant sur les programmes, établir des courses ou des prix spéciaux pour les yachts portant le pavillon français ou de construction française.

Les yachts sont tous classés d'après leur jauge de course.

La jauge s'obtient de la manière suivante pour les yachts à quille fixe :

On multiplie le quart du périmètre, élevé au carré, par la longueur, diminuée du demi-bau. Ce produit, divisé par 5,5, exprime la jauge de course.

Ce qui donne la formule

$$T = \frac{\frac{P}{4}^2 \times L - 1/2\ B}{5,5} \quad (1)$$

dans laquelle :

T représente la jauge en mètres cubes et fractions;
P, la longueur du périmètre en mètres et fractions;
L, la longueur du yacht en mètres et fractions;
B, la largeur du yacht en mètres et fractions.

Le périmètre P est la somme des longueurs de la chaîne passée sous le bateau et du bau. Ces deux dimensions sont prises de la manière suivante : on fait passer sous le yacht une chaîne partant de chaque bord à la hauteur du dessus du pont (ou du plat-bord), on mesure la longueur de cette chaîne à l'endroit où elle est le plus longue.

Le bau, ou largeur B, se prend de dehors en dedans du bordé, à l'endroit où il est le plus grand. Les listons ou porte-haubans ne se comptent pas, mais les préceintes, ou toutes saillies faisant partie de la coque, se comptent.

La longueur L pour la jauge se mesure à la flottaison.

Les voûtes n'excédant pas 1/5 de la longueur à la flottaison et les

(1) En pouces anglais et fractions décimales, le diviseur serait 335 630.

guibres 1/6 de la même longueur, ne sont pas comptées, mais les élancements dépassant cette limite auront leur excédent ajouté à la longueur à la flottaison.

La tolérance accordée pour les voûtes sera de 1/4 de la longueur à la flottaison, si le yacht jauge au maximum 5 tonneaux, en appliquant cette tolérance du 1/4 au mesurage de la longueur.

Du Y.C.F.

Les longueurs des guibres et voûtes sont prises sur le pont, des extrémités du navire à l'aplomb des extrémités de la flottaison.

Toute saillie au-dessous de la flottaison compte dans la longueur à la flottaison, la mèche et le safran du gouvernail exceptés.

Au moment où les jaugeurs mesureront la longueur à la flottaison d'un yacht, l'équipage pourra n'être pas à bord. La grande voile devra être enverguée et serrée sur son gui.

Le certificat de jauge indiquera la distance de la flottaison, avant et arrière, à des points fixes de la coque.

Pour les bateaux à dérive, la jauge calculée comme ci-dessus sera majorée de un dixième.

Jusqu'à 10 tonneaux on comptera par dixième de tonneaux. Toute fraction de dixième de tonneau comptera pour un dixième.

Au-dessus de 10 tonneaux on comptera par tonneau. Toute fraction comptera pour un tonneau.

Il ne sera pas permis de modifier les conditions de lest des yachts à quille fixe ou à dérive, à partir du moment où ils auront été jaugés.

Le *Yacht-Club* désigne une personne chargée de jauger les yachts pour lesquels on demande un certificat. Ce titre, dressé et signé par le Président du Conseil maritime, dispense le yacht de nouveaux mesurages aussi longtemps que les dimensions qui ont servi au calcul de la jauge ou son lest n'auront pas été modifiés.

Si, par suite de particularités de construction, la personne chargée par le *Yacht-Club* de mesurer un yacht est d'avis que les méthodes de mesurage précitées ne donnent pas les véritables éléments de sa jauge, elle en informe le Conseil qui, après avoir fait les enquêtes qu'il jugera nécessaires, délivrera un certificat de jauge correspondant plus exactement aux dimensions du yacht.

A défaut de certificat, les comités de courses jaugent les bateaux d'après les règles indiquées ci-dessus.

En cas d'urgence, le propriétaire fournit par écrit, avant la course, les renseignements nécessaires au calcul de son tonnage, et, s'il gagne, le prix ne lui est définitivement acquis qu'après vérification des mesures qu'il a annoncées.

Les yachts recevront des allégeances qui dépendront :

1° De la jauge des yachts concurrents ;

2° De leur gréement ;

3° De la longueur du parcours.

Elles seront établies d'après les tables d'allégeance publiées, en 1885, par le Congrès des sociétés nautiques.

Dans le calcul de l'allégeance, les cotres compteront pour leur tonnage réel, les goélettes pour les sept dixièmes (7/10), les yawls pour les neuf dixièmes (9/10), pourvu qu'avec ce dernier gréement le gui de la grande voile, quand il est en place et parallèle au pont, ne dépasse pas de plus de deux cinquièmes au maître bau l'aplomb de l'extrémité-arrière de la ligne de flottaison.

Les yachts sont classés en six séries, savoir :

1re série : Yachts n'excédant pas 3 tonneaux ;

2me — Yachts au-dessus de 3 tonneaux et n'excédant pas 5 ;

3me — Yachts au-dessus de 5 tonneaux et n'excédant pas 10 ;

4me — Yachts au-dessus de 10 tonneaux et n'excédant pas 20 ;

5me — Yachts au-dessus de 20 tonneaux et n'excédant pas 40 ;

6me — Yachts au-dessus de 40 tonneaux.

Au-dessous de 3 tonneaux, les sociétés sont autorisées à créer des séries à leur convenance.

Les yachts ne pourront courir que dans la série correspondante

à leur jauge. Les sociétés pourront réunir plusieurs séries en une seule, ou en course d'ensemble.

Tout engagement doit être fait par écrit et contenir :

1° Le nom du propriétaire;

2° Celui du capitaine ou du patron;

3° Le nom du yacht;

4° Les dimensions nécessaires au calcul de la jauge ou un duplicata authentique du certificat de jauge;

5° Le gréement du yacht;

6° Son origine, la date de sa construction et son espèce : bois, fer, acier ou composite;

7° Le fac-similé de son guidon de course;

8° Une promesse formelle de renoncer à la juridiction des tribunaux pour toute contestation résultant des divers incidents de la course.

La demande d'inscription peut être faite par télégramme et régularisée ensuite par un engagement écrit.

Si un yacht doit courir sous le nom d'un pseudonyme, la personne qui signe l'engagement doit en faire la déclaration.

Quel que soit le nombre des propriétaires d'un yacht, celui qui est désigné sur l'engagement est seul responsable.

Le mode de l'inscription, les délais dans lesquels elle doit être faite, la quotité des droits d'entrée, sont déterminés dans les programmes locaux.

Un propriétaire de yachts peut en engager plusieurs, mais il n'a le droit d'en faire courir qu'un seul dans une même série ou en course d'ensemble.

Il aura à payer les droits d'entrée pour chaque yacht inscrit.

Le jury et les commissaires des courses devront faire remettre, à chaque propriétaire de yacht ou à son délégué, des instructions écrites pour compléter les indications spéciales du programme.

Un plan du parcours doit être remis aux concurrents. S'il n'a pas pu être dressé, il y est suppléé par des instructions écrites.

Les instructions verbales ne pourront être admises qu'avant le

commencement de la course, et pour assurer l'exécution des ordres écrits.

Le propriétaire d'un yacht doit être présent à son bord pendant toute la durée d'une course, ou se faire représenter par un de ses amis.

Les sociétés prendront soin que les parcours des yachts d'un faible tonnage ne puissent les conduire plus au large que leurs dimensions ne le comportent.

Elles éviteront, autant que possible, les courses de nuit.

Pour les grands yachts et les longs parcours, la durée des courses est illimitée.

Pour les parcours inférieurs à 15 milles marins et pour les régates dans lesquelles des yachts de moins de 10 tonneaux seraient seuls engagés, la course sera considérée comme remise ou annulée si aucun des concurrents n'a accompli le parcours avant l'heure du coucher du soleil.

En cas de temps dangereux pour la sécurité des yachts engagés, ou en cas de calme, le comité local a le droit de remettre la course au lendemain, si cela est possible, ou à une époque prochaine.

Si, à cette seconde remise, la course ne peut avoir lieu, elle est définitivement annulée.

Si une course est commencée, l'excès ou le manque de vent ne sont pas une cause de remise ou d'annulation.

Quand une course est recommencée, les yachts engagés pour la première épreuve ont seuls le droit de prendre part à la course, quand même ils ne se seraient pas présentés au moment du premier départ.

Le parcours ne peut s'effectuer qu'à l'aide de la voilure seule; tout propulseur étranger est rigoureusement prohibé; on ne peut se servir de gaffes ni d'avirons pour aider la manœuvre. Il est interdit de godiller avec le gouvernail ou de sonder autrement qu'avec un plomb de sonde.

On peut mouiller une ancre en course, à condition de la re-

prendre à bord, avant de continuer le parcours. Personne ne doit monter à bord d'un yacht ou le quitter pendant la course, à moins que ce ne soit pour opérer le sauvetage d'un homme tombé à la mer.

Le sloop *Gallia*, Y.C.F., à M. J. Lhoste.

S'il s'agit d'un échouage, l'équipage peut débarquer pour travailler au renflouage, mais il doit revenir à bord aussitôt que le navire reprend sa course.

Chaque yacht doit porter, pendant la régate, un guidon avec ses couleurs ou son numéro distinctif à la place fixée par le jury, et

l'amener s'il renonce à continuer la course ou s'il a terminé son parcours.

Les comités locaux indiqueront sur les programmes de leurs courses quel est le genre de départ qui sera adopté.

Quel que soit le mode de départ, cinq minutes avant l'heure fixée, on hissera à un mât spécial ou à celui du bateau-commissaire, conformément aux indications du comité local, un signal d'attention qui sera composé du pavillon carré du *Yacht-Club* frappé au-dessus d'un pavillon particulier indiquant la série qui devra partir.

A l'heure fixée pour la course, on donnera le signal du départ en amenant les deux pavillons composant le signal d'avertissement.

Le signal d'avertissement et celui du départ seront appuyés, si cela est possible, d'un coup de canon ou d'une bombe.

Les départs peuvent avoir lieu d'après les quatre modes suivants :

1° Départ au mouillage;

2° Départ volant;

3° Départ au chronomètre;

4° Départs successifs, les rendements de temps prélevés d'avance.

1° *Départ au mouillage.* — Les yachts devront mouiller à l'heure et à l'endroit fixés par les commissaires; les numéros d'ordre seront tirés au sort.

Ils devront appareiller sous l'allure indiquée par les commissaires. Ils auront toutes leurs voiles amenées ou leur grande voile hissée, selon les instructions écrites qui leur auront été remises avant la course. Ils ne seront pas tenus de relever leur ancre.

Les yachts qui, avant le signal de départ, auraient quitté leur mouillage ou hissé leurs voiles, seront mis hors de course.

2° *Départ volant.* — Tous les yachts resteront sous voiles et croiseront en attendant le signal du départ.

Ils sont considérés comme partis à l'heure à laquelle le signal a été donné.

Tout yacht qui aura dépassé la ligne de départ avant ce signal

sera tenu de la traverser de nouveau, en prenant soin que l'exécution de cette manœuvre n'oblige pas ses concurrents à modifier leur route.

Le cotre anglais *Walkyrie*, au lieutenant Henn, R.N.

3° *Départ au chronomètre sous voiles.* — Tout les yachts resteront sous voiles et croiseront en attendant le signal du départ.

A partir de ce signal, les yachts ont quinze minutes pour traverser la ligne de pointage.

Tout yacht qui n'aurait pas traversé la ligne de pointage dans ce

délai sera considéré comme étant réellement parti quinze minutes après le signal.

Le passage des bateaux compte du moment où leur étrave à la flottaison traverse la ligne de pointage.

4° *Départs successifs, les rendements de temps prélevés d'avance.* — Pour ce mode de départ, le signal de départ général sera remplacé par un signal particulier pour chaque yacht.

Les départs successifs peuvent s'appliquer à des yachts au mouillage ou sous voiles.

Les règles du départ au mouillage ou du départ volant sont alors applicables au départ particulier de chaque concurrent.

Quel que soit le mode de départ, à partir du signal d'avertissement, les yachts sont soumis aux règlements des courses.

Quand deux yachts font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à leur faire courir des risques d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre suivant les prescriptions du décret du 4 novembre 1879 (art. 14).

A. Le bateau qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près.

B. Le bateau qui est au plus près bâbord-amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord-amures.

C. Si deux bateaux courent largue, mais avec les amures de bord différent, celui qui a le vent par bâbord doit s'écarter de la route de celui qui a le vent par tribord.

D. Si deux bateaux courent largue ayant tous deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

E. Le bateau qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre bateau.

Les règles précédentes ne comportent d'exception que près de terre, d'un obstacle quelconque ou au virage des bouées.

Un yacht peut lofer pour empêcher un autre yacht de lui passer au vent, mais il ne doit jamais arriver pour l'empêcher de passer sous le vent.

Un yacht qui en dépasse un autre, quelle que soit son allure, doit manœuvrer de façon à ne pas obliger celui qui marche moins vite à changer de route.

Si un bateau serre de près la terre ou un obstacle quelconque, celui qui le suit ne peut s'engager entre lui et l'obstacle qu'à ses risques et périls.

Au vent arrière ou au vent largue, le yacht qui est en avant est libre de sa route, à la condition que son changement de cap n'oblige pas celui qui le suit à changer sa route pour éviter un abordage.

Porte-voix.

Lorsque deux yachts, courant bord à bord, arrivent près de terre ou d'un obstacle quelconque, celui qui est au large doit virer assez à temps pour ne pas gêner le virage de son concurrent.

En tout cas, il doit virer aussitôt qu'il en est requis; mais alors celui qui est sous le vent est obligé de changer d'amures en même temps que le yacht auquel cette manœuvre a été imposée.

Les yachts échoués ou ayant abordé un obstacle quelconque, bouées ou bateaux-bouées exceptés, peuvent continuer la course à la condition de s'être renfloués avec leurs propres moyens : ancres, embarcations, gaffes, espars, etc. Toute assistance étrangère, sauf celle de l'équipage du navire abordé, est interdite.

Les yachts doivent avoir repris à bord tous les apparaux qui ont servi à leur renflouage avant de continuer leur route.

Tout contact avec une bouée de virage entraîne la mise hors de course, sauf le cas où le contact aura été occasionné par la faute d'un concurrent.

Les embarcations amarrées sur les bouées ou bateaux-bouées ne sont pas considérées comme en faisant partie.

Si plusieurs yachts se présentent ensemble au virage sous les mêmes amures ou vent arrière, et qu'ils soient engagés les uns sur les autres de façon à ne pouvoir s'écarter de la bouée, celui qui est

le plus au large doit s'en éloigner le premier, et ainsi de suite des autres, de manière que le yacht qui est le plus en dedans ait la place nécessaire pour ne pas aborder la bouée ou ses concurrents.

Si un des coureurs croit avoir l'espace suffisant pour virer entre la bouée et un de ses concurrents qui a déjà commencé son virage, ce premier yacht fait cette manœuvre à ses risques et périls, le second n'est pas tenu à lui faire place.

S'il y a abordage, ou si la bouée est touchée, le premier yacht est mis hors de course et est responsable des avaries causées à ses concurrents ou au bateau-bouée.

Lorsque plusieurs yachts se présentent ensemble au virage sous des amures différentes, ils doivent observer les règles générales de route.

Cette règle ne s'applique pas quand deux ou plusieurs yachts se présentent ensemble à la bouée vent arrière, avec leur gui placé de bords différents.

La disparition d'une bouée entraîne l'annulation de la course, à moins que cette disparition n'ait été que momentanée ou qu'elle n'ait en rien modifié les conditions du parcours.

Les yachts sont considérés comme arrivés quand leur étrave à la flottaison a dépassé la ligne de pointage.

Bouée à cloche.

A Egypt ; pendant les régates.

XV

LE YACHT CREUX ET LE YACHT PLAT

Depuis la victoire de l'*America*, en 1851, deux écoles se partagent le monde nautique : l'école anglaise et l'école américaine. La première, persistant à construire des yachts étroits et longs, plus profonds dans leur partie immergée que dans leurs parties apparentes, et cherchant dans l'abaissement du lest la stabilité nécessaire ; la seconde trouvant plutôt cette stabilité dans l'harmonie corrélative des trois dimensions, longueur, largeur et profondeur. C'est ainsi qu'on a pu définir le yacht anglais : « un couloir lesté de plomb » ; et le yacht américain : « un plat à barbe pourvu de mâts. »

Après avoir bataillé pendant quarante ans sur les mérites respectifs des deux systèmes, les deux écoles ont pourtant fini par arriver à des concessions réciproques, et le yacht de course contemporain, qu'il vienne de Boston ou de Cowes, de New-York ou de Glasgow, est le résultat d'un compromis tacite, où chacun des belligérants a emprunté quelque chose à son adversaire. S'il en fallait la preuve, on

la trouverait dans les opinions exprimées récemment par les deux représentants les plus en vue des deux écoles, M. Dixon Kemp, d'une part, et M. Edward Burgess de l'autre.

Dans un mémoire lu en 1887 à l'*Institut des Architectes navals* de la Grande-Bretagne, M. Dixon Kemp a présenté des considérations qu'on nous saura gré de résumer ici.

L'art de construire les yachts, a-t-il dit en substance, date d'un demi-siècle à peine. Si l'on remonte seulement à cinquante ans, il n'y avait pas au monde cent yachts au-dessus de 20 tonneaux, et ces yachts étaient tous établis sur le modèle des bricks, goélettes et cotres de la marine officielle. Tout au plus se permettait-on de les construire plus légèrement, et, souvent, ils étaient plus mal lestés. L'expérience montra bientôt que le gréement de cotre était le plus commode et le plus sûr pour un équipage peu nombreux : c'est ce qui le fit tout naturellement préférer aux gréements de brick et de goélette, spécialement sur les yachts de course. Quant aux allégeances de temps pour les différences de longueur ou de tonnage, on ne s'en inquiétait guère de 1815 à 1837. Aussi le plus grand bateau arrivait-il régulièrement en tête, pour peu que la brise fût bonne. Il n'y avait point de restrictions sur aucune des dimensions du yacht de course, et par suite rien ne venait inciter le constructeur à modifier les proportions classiques des types de l'Amirauté. Ces proportions étaient, en général, pour la longueur, de trois fois à trois fois et demie la largeur du maître-bau, la plus grande section transverse se trouvant un peu en avant du milieu. Le centre de flottaison tombait d'ordinaire à peu près en ce milieu, et les dessinateurs du temps semblaient avoir surtout en vue d'égaliser le déplacement à l'avant et à l'arrière. Les façons de l'avant étaient courtes et pleines, faisant avec celles des flancs et de l'arrière un angle d'une trentaine de degrés; cet arrière était long et plat, l'ensemble formait le type dit « à tête de morue et queue de maquereau », alors considéré comme sacramentel pour un yacht de course, par des hommes qui s'étaient pourtant donné la peine d'étudier à fond les qualités indispensables au bateau à voile.

Vers 1840, feu John Scott Russell développa une thèse tout op-

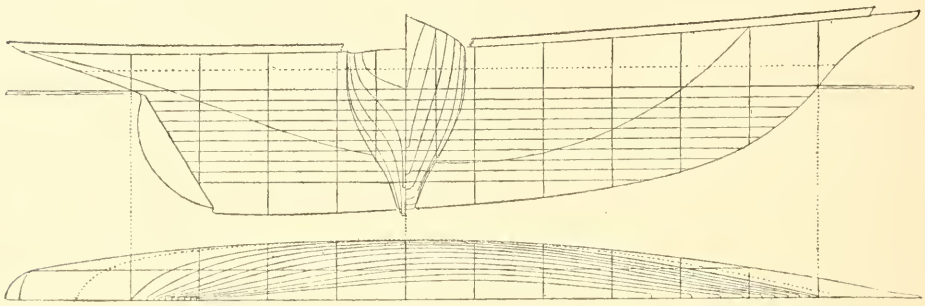
posée et d'après laquelle l'avant devait être plus allongé que l'arrière. *Mosquito*, construit à Blackwell en 1847, sur ses dessins, et lancé en 1848, lui servit à démontrer sa thèse. C'était, au point de vue des proportions de l'avant et de l'arrière, l'exacte contrepartie du cotre traditionnel. D'après les théories dominantes, *Mosquito* n'aurait dû posséder aucune qualité nautique, spécialement sous une brise un peu fraîche. En fait, le nouveau yacht battit tous les bateaux de sa classe et montra par les plus gros temps des qualités rares. Mais si fort était le préjugé contre l'avant mince et long, si unanime la prédiction qu'un beau jour *Mosquito* ferait le plongeon, pour ne plus reparaître, — que personne n'osa répéter l'expérience et construire un grand yacht sur ce modèle.

Survint, en 1851, l'*America*. Sa victoire fut due sans nul doute, pour une bonne part, aux formes de sa coque, mais beaucoup plus encore aux voiles plates qu'elle montrait pour la première fois à l'Europe. L'effet immédiat de l'événement n'en fut pas moins de rallier tout le monde à l'idée de l'avant effilé, du mât incliné vers l'arrière et des voiles lacées à la bôme. Et c'est ainsi que les principes si bien mis en lumière, trois ans plus tôt, par l'exemple du *Mosquito*, se virent acceptés soudain comme une découverte et une révélation. Une ère nouvelle venait de s'ouvrir : elle date si bien de *Mosquito*, qu'aujourd'hui encore on ne trouverait aucune différence essentielle entre les formes de ce précurseur et celles du yacht étroit et long qui prévaut dans les eaux anglaises.

D'autres causes sont pourtant venues en influencer considérablement les proportions. Au premier rang de ces causes, il faut placer les allégeances de temps établies pour les différences de tonnage. Au début, il n'y avait rien de tel; mais quand les courses de yacht furent définitivement entrées dans les mœurs, un classement d'après les dimensions devint nécessaire. La jauge adoptée fut d'abord la jauge commune, celle qui a pour formule : « la longueur, moins 3/5 du bau, multipliée par le bau, augmentée d'un demi-bau, — le tout divisé par 94. »

Cette mesure ne tenait aucun compte du creux ou profondeur, et

reposait sur l'hypothèse que ce creux égale normalement la moitié de la largeur. Or, les besoins de la concurrence et les études de plus en plus approfondies sur les sciences navales n'avaient pas tardé à révéler aux intéressés que l'élément le plus important de la vitesse est la longueur, et que de deux yachts de même tonnage (toutes choses égales d'ailleurs), le plus long est le plus rapide. D'autre part, à longueur égale, le plus faible tonnage obtenait un avantage de temps. La conclusion s'imposait aux constructeurs : pour vaincre, il



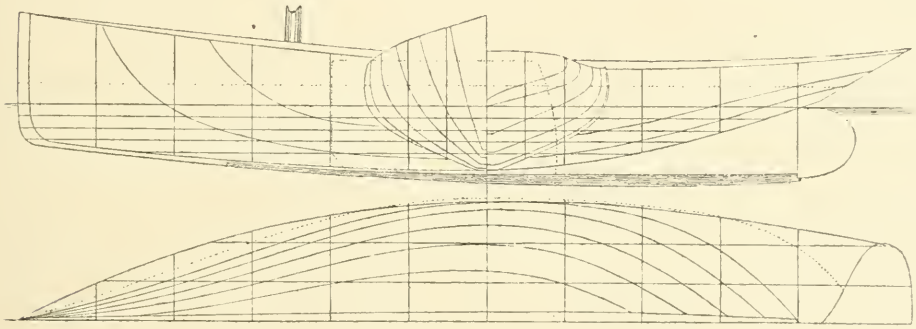
Coupes, profil et plan d'un yacht creux (*Mouquette*).

s'agissait de réaliser, sur une longueur donnée, le plus faible tonnage compatible avec la sécurité du bateau.

Néanmoins, pendant plusieurs années, cette tendance de la jauge de course à faire naître des bateaux de plus en plus longs et étroits n'eut pas son plein effet, parce qu'une certaine largeur de bau restait indispensable au bateau, pour déployer une vaste surface de voilure. Les architectes navals voyaient bien la possibilité de gagner la stabilité nécessaire en augmentant la profondeur de la coque avec le poids du lest, mais cette facilité laissée par le système de jauge en vigueur n'était guère utilisée, à raison de l'énorme déplacement corrélatif à l'augmentation de profondeur. Aussi le développement du yacht de course fut-il très lent jusqu'à l'année 1870. On croyait alors être arrivé aux dernières limites de la hardiesse en poussant la longueur jusqu'à égaler quatre maîtres-baux 3/4 pour les cotres et cinq maîtres-baux pour les goélettes.

Mais à dater de cette époque, on vit la longueur croître rapide-

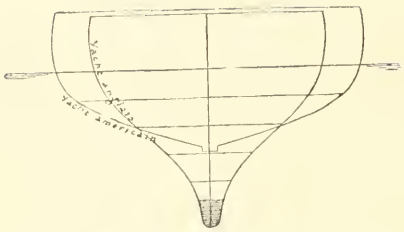
ment pour tous les tonnages et la largeur se contracter proportionnellement. Les quilles de plomb étaient déjà connues depuis quinze ou seize ans, — en fait depuis l'interdiction du lest mobile dans les courses à la voile. Mais la plupart des yachtsmen regardaient cet expédient comme un pis-aller, bien convaincus qu'une quille métallique devait nécessairement augmenter par les gros temps le roulis et le tangage. Aussi, était-il rare, jusqu'en 1870, de rencontrer un yacht qui portât plus du dixième de son lest sous la quille; le plus grand



Coupes, profil et plan d'un yacht plat (*Pingouin*).

nombre n'avait même pas de lest extérieur. Peu à peu, la lumière se fit sur ce point, grâce à des expériences répétées sur des yachts de faible tonnage; on comprit l'avantage qu'il y avait à porter tout le lest sous le tiers médian de la longueur; on le rejeta de plus en plus au-dessous de la quille, jusqu'à ce qu'enfin il y fût tout entier. Par une conséquence naturelle de cet abaissement du centre de gravité, le constructeur put de plus en plus développer son bateau en longueur et le réduire en largeur pour un tonnage donné. On arriva ainsi, en établissant les grands yachts, à des longueurs de cinq maîtres-baux 3/4, et pour les petits yachts à six maîtres-baux 1/2.

Quant à l'extension de la surface de voilure sur les yachts étroits, elle n'a pas été exclusivement due au transfert du lest à l'extérieur. Il faut considérer que le déplacement augmentait avec le creux, et par suite permettait de porter de plus en plus de toile. Mais si le pouvoir de faire tête à la lame croissait à proportion de cet énorme dé-



Maîtres couples comparés
d'un yacht anglais et d'un yacht américain.

placement, on ne saurait dire qu'il en fût de même de la faculté d'atteindre de grandes vitesses; *elle était plutôt en décroissance.*

Ici, on peut l'affirmer, le grand architecte anglais fait toucher du doigt la véritable cause des défaites constamment essuyées par ses compatriotes, depuis 1851, dans leurs engagements contre les yachts américains. De son côté, M. Édouard Burgess explique comme suit l'évolution du yacht américain.

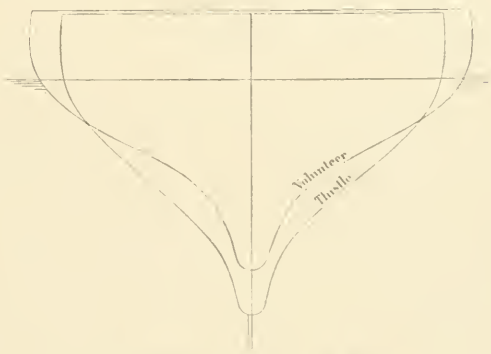
Les yachtsmen anglais, nous dit-il, ont été amenés par leur jauge même à réduire de plus en plus la largeur de leurs yachts, en augmentant la hauteur immergée et en abaissant le lest; aux États-Unis, au contraire, nous construisions des yachts larges et plats, pourvus d'un *center-board*, à la fois parce que cette disposition est mieux adaptée à nos eaux peu profondes et parce que la grande stabilité initiale qui en résulte nous permet de porter beaucoup de voiles. Tandis que les constructeurs anglais devaient donner une importance croissante au lest et à la place qu'il occupe, c'était à nos yeux une question secondaire. Le sloop *Fanny*, un des plus grands qui aient été construits chez nous avant *Priscilla* et *Puritan*, portait à peine 6 tonneaux de lest. Nos yachts ne comptaient que sur leur assiette pour augmenter leur voilure; en fait de lest, fer, grenaille ou cailloux, tout leur était bon. Nos architectes navals n'avaient point sujet de se rompre la tête sur des formules compliquées, ni de s'inquiéter de la place exacte du centre de gravité. S'agissait-il d'accroître la surface de voilure? Six pouces de largeur, ajoutés à la coque, suffisaient à lui donner la stabilité voulue.

Faut-il le dire? C'est à cette indifférence même en matière de calcul que le constructeur américain doit d'avoir gardé les proportions initiales de son bateau. Car ce bateau a eu, lui aussi, à subir telle jauge qui, logiquement, devait produire des effets analogues à ceux de la jauge anglaise.

Le système de mesure primitivement accepté en Amérique était en effet celui de la douane. Le second, adopté en 1856, classait les yachts d'après leur surface de voilure. Une troisième méthode, qui date de 1859, ne tenait plus compte que de la longueur et de la largeur. Un quatrième changement s'opéra en 1870, et pendant treize ans, le tonnage fut réglé sur la contenance cubique. Finalement, depuis 1883, le classement porte à la fois sur la longueur et la surface de voilure.

Eh bien, c'est précisément sous le troisième régime, celui de 1859 (la longueur à la flottaison multipliée par la largeur), que les yachts les plus plats et les plus larges ont été construits en Amérique : *Bob*, la fameuse *Annie, Era, Coming,* et beaucoup d'autres. On a peine à s'expliquer comment les constructeurs yankees pouvaient ne pas voir que sous ce régime un bateau long de 57 pieds et large de 14, par exemple, avait pour jauge 798 pieds carrés, — et devait par suite recevoir quelques secondes d'allégeance d'un bateau long de 50 pieds, large de 16, ce qui donnait 800 pieds carrés. Il fallut l'arrivée de la *Cambria* pour montrer aux Américains le danger de la jauge par la superficie.

Si cette jauge faillit heureusement à produire aux États-Unis le type du « couloir lesté de plomb », celle qui lui succéda eut des effets plus marqués et plus délétères. La « contenance cubique » était une prime par trop évidente aux yachts bas sur l'eau et dangereux pour l'équipage : on les vit bientôt paraître. Tant il est vrai que la seule fonction de la jauge de course devrait être de favoriser l'éclosion des beaux types de yacht, de ceux qui sont à la fois commodes et sûrs, et qui atteignent le maximum de vitesse avec le minimum de voilure.

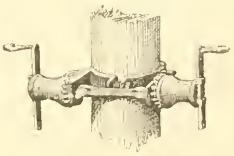


Maîtres couples comparés du *Thistle* et du *Volunteer*.

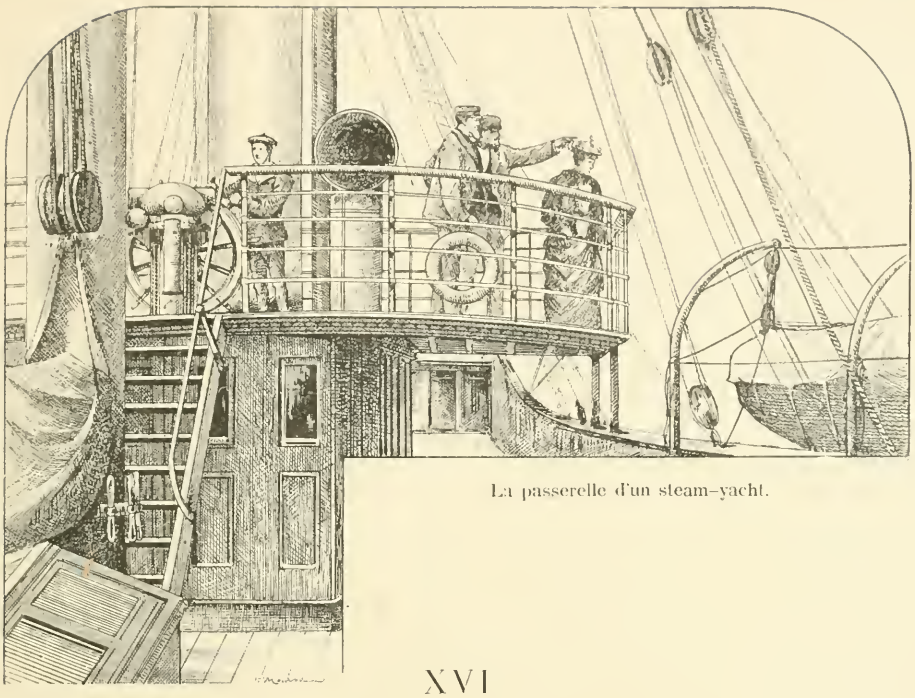
La jauge britannique actuelle, basée comme celle des

grands clubs américains sur la longueur à la flottaison et la surface de voilure, laisse l'architecte naval libre de viser, pour son yacht, aux meilleures proportions en longueur, largeur, déplacement et tirant d'eau. On doit même admettre que les Anglais ont sagement fait d'attribuer un rôle prépondérant à l'élément surface de voilure, et il faut espérer que tout le monde les suivra dans cette voie. De part et d'autre, au surplus, on se fait des concessions. Le *Thistle* est le premier résultat de l'abandon des vieilles formules de jauge et l'avant-coureur d'un nouveau type de cotres à large base. Quant aux Américains, ils marchent — plus lentement, il est vrai, — vers un type de sloop étroit, et ont déjà adopté le gréement de cotre, avec des modifications de tout point justifiées. Ils placent le lest aussi bas que possible et augmentent de jour en jour le déplacement de leurs yachts. On n'en peut plus dire désormais que ce sont des « plats à barbe » et les derniers venus sont tous, sans exception, des bateaux sûrs, commodes, inchavirables, propres à courir leur chance par tous les temps.

Au total, les deux écoles convergent vers des proportions analogues, sinon identiques, et qui tiennent le milieu entre les formes traditionnelles du cotre et du sloop. Nul doute que la fin du siècle présent ne voie le terme de cette évolution et le développement harmonique du yacht à voiles des deux côtés de l'Atlantique.



Poupée de pied de mât.



La passerelle d'un steam-yacht.

XVI

LES YACHTS A VAPEUR, LES YACHTS A PÉTROLE ET LES BATEAUX ÉLECTRIQUES LES RÉGATES A VAPEUR — LES RÉGATES DE MODÈLES

Un tiers des yachts de l'univers, si l'on se rapporte au nombre, et la moitié des mêmes yachts, si l'on se rapporte au tonnage, sont actuellement mus par la vapeur. C'est surtout aux États-Unis que la navigation de plaisance à vapeur fait des progrès, — ou si l'on veut des ravages. Un à un, les yachtsmen les plus renommés et les plus enthousiastes de la voile se rallient à la vapeur. Citons MM. James-Gordon Bennett, Stillman, B. Astor, etc. M. Edw. Saffray, dont la compétence est incontestable, divise les yachts à vapeur américains en quatre classes : la première est composée des bateaux non pontés de 40 à 60 pieds de long, et qui sont encore à proprement parler des chaloupes; la seconde comprend les bateaux pontés de 100 pieds

de long, pourvus d'une cabine ou salon : ce sont des petits yachts de rade, principalement usités pour les flâneries du soir ou de l'après-midi; on y vit sur le pont et l'on ne se sert guère du salon qu'en cas de pluie ou pour le dîner. La troisième classe comprend les yachts à pont complet, mais de tonnage encore trop faible pour la pleine mer, au moins pendant la nuit : on ne les rencontre guère qu'au voisinage des côtes. A la quatrième classe, enfin, appartiennent les yachts de mer proprement dits, comme le *Nourmahal*, la *Namouna*, qui peuvent affronter les plus longs voyages.

La préoccupation à peu près exclusive d'un propriétaire de yacht à vapeur est la vitesse. Avant tout, il tient à ne pas être dépassé, et le mandat qu'il donne à son architecte est toujours de s'arranger pour lui fournir une machine plus rapide que les autres. Aussi l'esprit d'invention des constructeurs américains s'est-il porté avec un remarquable succès vers le perfectionnement des moteurs, et c'est aujourd'hui chose ordinaire de voir un yacht yankee filer 15 à 17 nœuds, alors que les yachts à vapeur français ou anglais ne dépassent guère 12. En même temps, on s'efforce de réduire la dépense de combustible, et, dans cette direction, on réalise aussi des progrès importants. D'une manière générale, le système suivi pour y arriver consiste à surchauffer de plus en plus la vapeur, en prenant des précautions de plus en plus effectives contre les pertes de calorique. Actuellement, on obtient en force utile 80 pour 100 du rendement théorique.

On considère que le travail effectué par la vapeur est d'autant plus grand, qu'il y a plus de différence entre la température initiale de l'eau et sa température à la sortie du condenseur. Le problème se trouve donc ramené à accroître les pressions de la vapeur dans les chaudières et à employer des détentes de plus en plus considérables. Mais, d'autre part, on a reconnu qu'avec les machines Compound à deux cylindres et à double détente, on ne gagne plus rien en travail utile au delà d'une certaine limite de détente. Les machines à triple expansion obvient à cet inconvénient en faisant passer la vapeur, du cylindre à haute pression, dans un second cylindre où

elle se détend avant de se rendre dans un troisième cylindre et de là au condenseur.

Il est à peine nécessaire de dire que la roue à aubes, comme moyen de propulsion, ne se voit plus sur les yachts américains; on la rencontre encore quelquefois dans les eaux anglaises. Quant à

Le steam-yacht *Julie*, Y.C.F., à M. Gaston Menier.

l'hélice, elle subit des perfectionnements incessants, et il ne se passe guère d'année sans qu'on voie paraître une disposition nouvelle.

Le pétrole tend, de plus en plus, à se substituer à la houille comme combustible. La visée commune à presque tous les chercheurs contemporains est même d'arriver à se passer de la vapeur comme force motrice, et d'intéressants résultats ont déjà été obtenus, sans qu'on puisse dire encore quels en seront les développements.

C'est ainsi qu'une compagnie de moteurs à gaz est arrivée à établir un canot à pétrole sans odeur, ni cendre, ni danger d'explosion, et où la machine, avec son combustible, n'occupe presque point de place utile. Elle construit des embarcations de ce genre suf-

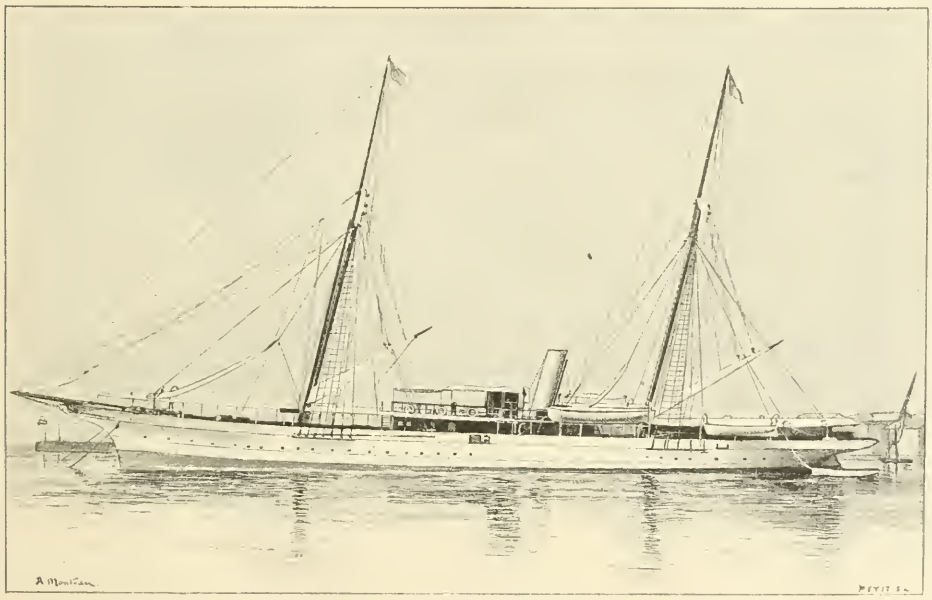
fisantes pour vingt-cinq personnes. Voici quel en est le dispositif. Une cuve à pétrole purifié, tenant de 150 à 400 litres, est logée à l'avant du bateau. La vapeur qui se dégage du liquide est appelée par un ou deux coups de pompe au brûleur, enfermé dans la cheminée avec un serpentin. On enflamme cette vapeur au point où elle s'échappe du brûleur. Dès lors, la flamme fournit la chaleur nécessaire pour amener le passage de la vapeur de pétrole, du fond de la cuve, dans le serpentin. Une partie de la chaleur y volatilise ce pétrole, qui passe dans la machine proprement dite et y trouve des cylindres d'expansion en communication directe avec l'arbre de couche de l'hélice. La vapeur pénètre alors dans un condenseur et revient à la cuve pour recommencer son circuit. La seule perte de combustible est celle de la flamme nécessaire pour tirer du serpentin une faible quantité de vapeur.

Quant aux bateaux électriques, il en existe déjà de plusieurs genres, et l'on en trouve même en location sur la Tamise et sur l'Hudson. La dimension de ces embarcations est encore réduite, et quoiqu'on doive très probablement y voir l'embryon du yacht de demain, on ne saurait assigner à ces ébauches un rang positif dans la navigation de plaisance en mer.

C'est un inventeur français, M. G. Trouvé, qui a l'un des premiers établi un canot électrique. Depuis lors, les études sur la propulsion électrique ont eu principalement en vue les torpilleurs; M. Goubet, M. Krebbs ont établi des moteurs électriques d'une grande légèreté. Il n'en convient pas moins de noter que le bateau électrique a eu son point de départ dans le yachting. Il serait difficile de dire aujourd'hui à quels résultats conduiront ces études. Toujours est-il que les systèmes d'accumulateurs se perfectionnent et que les vitesses augmentent. On arrive déjà à développer avec ces moteurs une vitesse de 7 à 8 nœuds. Il reste à emmagasiner une quantité suffisante d'électricité pour des voyages de plusieurs jours; mais on est déjà arrivé, à bord de la *Viscountess Bury*, yacht électrique de $27^{m}1/2$ de long, à embarquer une provision de force suffisante pour marcher dix heures, à la moyenne de 6 nœuds.

Comme il y a des régates à voile, il y a aussi des régates à vapeur. C'est chose naturelle, et volontiers on croirait que la mode est venue d'Amérique. Il n'en est rien pourtant, et c'est en France seulement qu'il y a régulièrement des courses à vapeur réglementées par un code spécial.

Il n'est pas facile, en effet, de faire concourir ensemble des em-



Le steam-yacht *Némésis*, Y.C.F., à M. Albert Menier.

barcations à vapeur de puissance, de tonnage différents, et de les handicaper équitablement. Les Anglais y ont renoncé jusqu'à présent. Quant aux Américains, après avoir chargé leurs ingénieurs les plus éminents d'établir des tables d'allégeance, qui ont pris le nom de *Tables d'Emory*, et qui se réduisent à multiplier la racine cubique de la longueur en pieds par 2,7, — ils ont dû reconnaître que cette allégeance s'applique seulement à la coque et n'a de valeur pratique qu'en supposant toutes les qualités du bateau entièrement sacrifiées à sa vitesse.

Chez nous, les amis de la vapeur ont été plus heureux, en

matière de courses, que leurs confrères américains et anglais.

Les premières régates à vapeur eurent lieu en 1867, à l'occasion de l'Exposition universelle. C'est le *Cercle de la Voile de Paris* qui les dirigea et qui en avait élaboré le règlement; la formule appliquée est due à MM. Bourdon, l'éminent ingénieur à qui nous devons le manomètre métallique, et Pérignon, le yachtsman bien connu.

Cette formule, dite du Cercle de la Voile, s'est maintenue avec de très légers remaniements de ses auteurs, jusqu'au congrès du *Yacht-Club*. A cette époque, M. Pérignon en proposa une autre plus complète et qui fut adoptée, dans laquelle la surface de chauffe de la chaudière joue un rôle important.

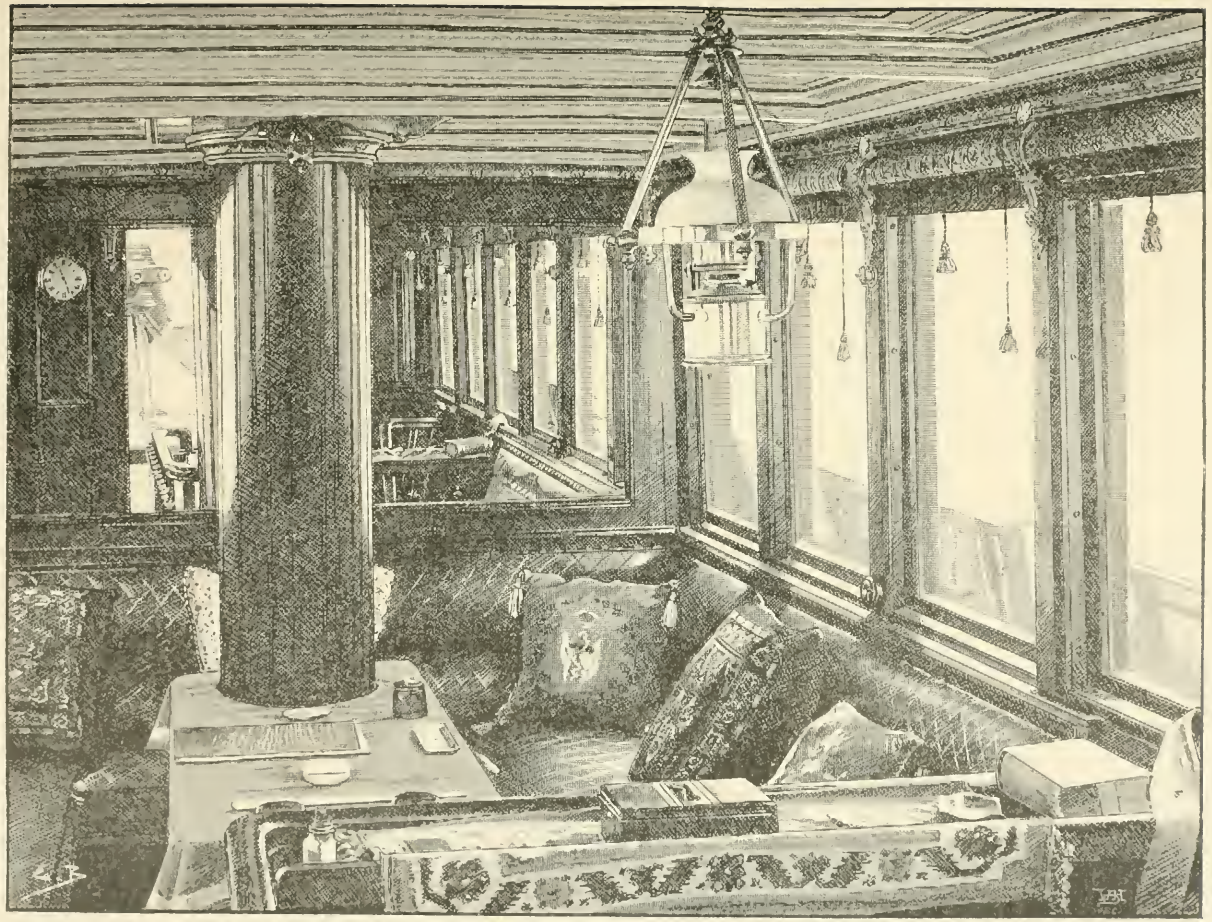
Voici cet important règlement :

Est considéré comme yacht tout bâtiment à vapeur ponté ou demi-ponté, consacré exclusivement et d'une manière permanente à la navigation de plaisance et propre à la navigation de mer. Tout bâtiment à vapeur que l'on veut consacrer à la navigation de plaisance, après qu'il a été affecté à une autre navigation, ne pourra prendre part aux courses qu'un an au moins après avoir cessé la navigation à laquelle il était employé précédemment.

Les yachts à vapeur sont répartis en deux classes : la première comprend les yachts ayant 10 tonneaux de douane et au-dessus; la seconde comprend les yachts au-dessous de 10 tonneaux de douane. Chacune de ces classes est divisée en autant de séries que les sociétés ou comités locaux le jugent possible. Une série spéciale peut être consacrée aux canots à vapeur.

Des allégeances de temps seront attribuées à chaque concurrent. Les allégeances seront calculées par les sociétés locales, suivant une formule fixant la vitesse dont chaque yacht est susceptible. En cas de doute sur son application, il en sera référé au Conseil maritime du *Yacht-Club de France*.

Dans une course de yachts, on nomme allégeance le nombre de secondes que le navire le plus rapide doit rendre au navire moins rapide pour égaliser la chance de chacun d'eux pendant la course.



LE ROUFF D'UN YACHT A VAPEUR

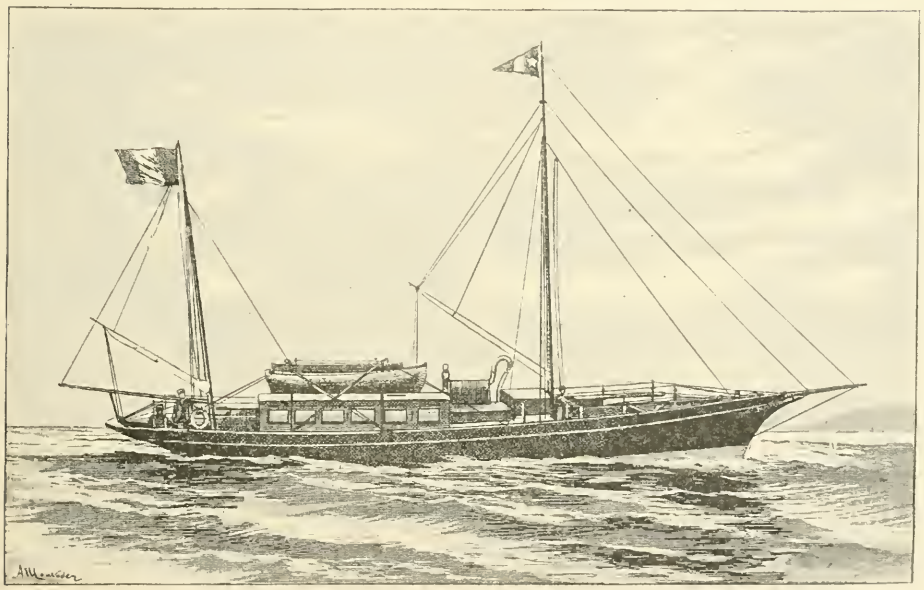
Les allégeances dépendront :

1° De la surface de voilure S; 2° de la longueur du yacht J; 3° de son tonnage T; 4° de la longueur du parcours.

La formule servant à calculer les allégeances est :

$$V = \sqrt[3]{\frac{S \times L}{T}} \times C$$

dans laquelle V exprime la vitesse probable en milles marins par



Le yacht à pétrole *Djézyrély*, au marquis d'Urre d'Aubais.

heure; S. la surface de chauffe en mètres carrés et fractions; T, le tonnage en mètres cubes et fractions: L, la longueur en mètres et fractions; C est une constante qui, pour la première classe, est égale à 3,2, et pour la seconde à 3. (Si l'on désire exprimer la vitesse en mètres par seconde, il y a lieu de remplacer ces constantes par 1,64 pour la première classe et 1,54 pour la seconde.)

La surface de chauffe S sera mesurée directement, et pour les boîtes à feu dans lesquelles il est difficile de pénétrer, on admettra

que leur surface équivaut à la surface d'un grand cercle ayant pour diamètre celui de la chaudière. Si la chaudière est du type locomotive, il ne sera pas tenu compte de la surface de la plaque tubulaire qui est au pied de la cheminée, mais la surface de la plaque à tubes du foyer sera mesurée comme si elle n'était pas percée des trous de tubes. Les surchauffeurs indépendants de la chaudière compteront pour moitié de leur surface réelle. Dans les calculs des surfaces tubulaires, les tubes enveloppés d'eau compteront pour leur diamètre intérieur, ceux contenant de l'eau pour leur diamètre extérieur. Pour les chaudières ayant des foyers complètement environnés d'eau, on déduira de leur surface de chauffe totale la surface de leur grille. La surface de chauffe des chaudières fonctionnant avec tirage artificiel sera doublée. Le souffleur ou simple jet de vapeur, à l'exclusion de toute machine soufflante ou aspirante, n'entraînera aucune surcharge de la surface de chauffe de la chaudière.

Pour la première classe, le tonnage T ainsi que la longueur L du yacht sont relevés sur les papiers de douane ou officiels du yacht.

Pour la seconde classe, le tonnage est obtenu de la manière suivante : on multiplie le *quart du périmètre*, élevé au carré, par la *longueur totale* diminuée de la longueur occupée par les machines, chaudières et chambres de chauffe. Le produit divisé par 3 exprime le tonnage de course. Ce qui donne la formule :

$$T = \frac{\left(\frac{P}{4}\right)^2 \times L - l}{3}$$

dans laquelle T exprime le tonnage en mètres cubes et fractions, P la longueur du périmètre en mètres et fractions, L, la longueur totale du yacht en mètres et fractions; l, la longueur occupée dans le yacht par les machines, chaudières et accessoires, exprimée en mètres et fractions.

Le périmètre P est la somme des longueurs de la chaîne passée sous le bateau, et du bau. Ces deux dimensions sont prises de la

façon suivante : on fait passer sous le yacht une chaîne partant de chaque bord, à la hauteur du dessus du pont (ou du plat-bord); on mesure la longueur de cette chaîne à l'endroit où elle est le plus longue.

Le *bau* ou largeur se prend de dehors en dehors du bordé, à l'endroit où il est le plus grand; les bitores ou porte-haubans ne se

Le yacht électrique *Viscountess Bury*, propriété d'une société anglaise d'électricité.

comptent pas, mais les préceintes et toutes les saillies faisant partie de la coque se comptent.

La *longueur* L se prend sur le pont de l'avant de l'étrave à l'avant de la mèche du gouvernail. La *longueur l* est celle de l'espace occupé par les machines, chaudières et accessoires.

Si la chaufferie n'est pas séparée du reste du navire par des cloisons bien définies, elle sera considérée comme ayant une longueur égale au 1/10 de la longueur totale L du yacht, sans pouvoir jamais être inférieure à $0^{m}90$.

On comptera par tonneaux et centièmes de tonneau. Toute fraction de centième comptera pour un centième.

L'engagement pour une course doit être fait par écrit et contenir :

1° Le nom du propriétaire ;

2° Celui du capitaine ou patron ;

3° Le nom du yacht ;

4° Son gréement ;

5° Le genre de sa chaudière et de sa machine ;

6° La date de sa construction et son espèce, bois, fer, acier ou composite ;

7° Le fac-similé de son guidon de course ;

8° L'indication des diverses dimensions nécessaires au calcul de l'allégeance, avec plan à l'appui, si c'est possible ;

9° Une promesse formelle de renoncer à la juridiction des tribunaux pour toute contestation résultant des divers incidents de la course.

La demande d'inscription peut être faite par télégramme et régularisée ensuite par engagement écrit. Si un yacht doit courir sous le nom d'un pseudonyme, la personne qui signe l'engagement doit en faire la déclaration.

Le mode d'inscription, les délais dans lesquels elle doit être faite, la quotité des droits d'entrée sont déterminés dans les programmes locaux.

Quel que soit le nombre des propriétaires d'un yacht, celui qui est désigné sur l'engagement est seul responsable.

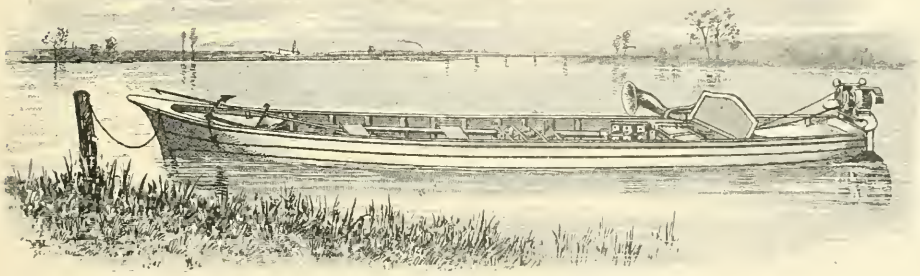
Un propriétaire de yachts peut en faire inscrire plusieurs, mais il n'a le droit d'en faire courir qu'un seul dans une même série ou course d'ensemble. Il aura à payer le droit d'entrée pour chaque yacht inscrit.

Le jury et les commissaires des courses devront faire remettre à chaque propriétaire de yacht, ou à son délégué, des instructions écrites pour compléter les instructions spéciales du programme. Un plan du parcours sera remis aux concurrents. S'il n'a pu être dressé, il y est suppléé par des instructions écrites. Les instructions verbales ne pourront être admises qu'avant le commencement de la course et pour assurer l'exécution des ordres écrits.

Le propriétaire d'un yacht doit être présent à son bord pendant toute la durée d'une course, ou se faire représenter par un délégué.

Les sociétés prendront soin que les parcours des yachts d'un faible tonnage ne puissent les conduire plus au large que leurs dimensions ne le comportent; elles éviteront les courses de nuit.

Les comités locaux fixeront sur leurs programmes le nombre minimum des yachts qui devront prendre part à la course, pour qu'elle ait lieu, et le nombre de prix qui sera distribué selon le nombre des concurrents. Si un seul bateau fait la course, il devra la



Canot électrique, système Trouvé.

faire dans un temps déterminé par le comité local avant le départ. Ce temps ne pourra être moindre que celui qui résulterait du calcul de sa vitesse par la formule du présent règlement et de la longueur du parcours.

En cas de temps dangereux pour la sécurité des yachts engagés, le comité local a le droit de remettre tout ou partie des courses au lendemain, si cela est possible, ou à une époque prochaine. Si, à cette seconde remise, la course ne peut avoir lieu, elle est définitivement annulée.

Quand une course est recommencée, les yachts engagés pour la première épreuve ont seuls le droit de prendre part à la course, quand même ils ne se seraient pas présentés au moment du premier départ.

L'usage de la voilure est interdit pendant la durée de la course.

On peut mouiller une ancre en course, à condition de la reprendre à bord avant de continuer le parcours. En cas d'échouage, le navire devra se renflouer par ses propres moyens et reprendre à bord tous ses apparaux et tout son personnel, avant de continuer la course.

Chaque yacht doit porter pendant la régate un guidon avec ses couleurs ou son numéro distinctif, et l'amener s'il renonce à continuer la course, ou s'il a terminé son parcours.

Les yachts de grande classe courront toujours au chronomètre. Les départs des concurrents seront successifs, les bateaux les plus rapides partant les premiers. Chaque concurrent se préparera à partir lorsqu'un signal composé des lettres du code commercial exprimant son numéro sera hissé en tête de mât du bateau-commissaire chargé des départs. Il se mettra en route aussitôt que ce signal sera amené. Ces signaux seront appuyés autant que possible d'un coup de sifflet, d'un coup de canon ou d'une bombe.

Pour la seconde classe, les comités locaux fixeront sur leur programme le mode de départ qu'ils désirent appliquer. Ce mode de départ devra être emprunté au règlement des courses à la voile.

Les règles générales de route prescrites par les règlements maritimes sont obligatoires pour les yachts en course.

Un yacht qui en dépasse un autre, quelle que soit son allure, doit manœuvrer de façon à ne pas obliger celui qui marche moins vite à changer de route, et réciproquement celui qui marche moins vite ne doit pas changer de route pour empêcher son concurrent de le dépasser.

Tout contact avec une bouée de virage entraîne la mise hors de course. Les embarcations amarrées sur les bouées ou bateaux-bouées ne sont pas considérées comme en faisant partie.

Si plusieurs yachts se présentent ensemble au rivage et qu'ils soient engagés les uns sur les autres de manière à ne pouvoir s'écarter de la bouée, celui qui est le plus au large doit s'en éloigner le premier, et ainsi de suite des autres, de manière que celui qui est le plus en dedans ait la place nécessaire pour ne pas aborder la bouée ou ses concurrents.

La disparition d'une bouée entraîne l'annulation de la course, à moins que cette disparition n'ait été que momentanée, ou qu'elle n'ait en rien modifié les conditions du parcours.

Les bateaux sont considérés comme arrivés quand leur étrave, à la flottaison, a dépassé la ligne de pointage.

En steam-yacht.

A côté des régates à voile et à vapeur organisées par les bateaux de course ou de croisière, on a vu depuis quelques années s'organiser des régates en miniature ou « régates de modèles ». Qu'on imagine des bateaux minuscules, analogues à ceux qui servent de jouets aux enfants, mais exécutés avec un art raffiné. Ces bateaux sont mis en ligne sur un bassin et partent tous dans une direction déterminée. Le premier arrivé gagne le prix.

C'est, bien entendu, faute d'un autre terme de comparaison qu'on parle ici de jouets d'enfants. Le « modèle » de yacht n'a rien du jouet. C'est au contraire une petite machine à naviguer très savante, construite *secundum artem,* gréée, équilibrée de manière à se conduire seule, à gouverner seule sous l'allure voulue. Il ne faut rien de moins, pour établir un petit yacht pareil, que les connaissances les plus sérieuses en matière de construction navale, ou un génie spécial suppléant à ces connaissances. On a remarqué, en effet, que dans cet art très particulier, de simples ouvriers, rompus à tous les secrets pratiques, réussissent souvent mieux que d'illustres ingénieurs. En Amérique, où ce sport est principalement cultivé, on est souvent arrivé, grâce aux modèles, à des

résultats merveilleux. Pour ne citer qu'un exemple mémorable, la goélette *America,* qui vint en 1851 conquérir à Cowes la Coupe de la Reine, n'avait été mise sur chantier qu'après de nombreux essais de modèles et sur les indications fournies par ces essais mêmes. On a donc le droit de dire, sans exagération, que les régates de modèles peuvent devenir une véritable école d'architecture navale. A ce titre, il faudrait désirer qu'elles fussent plus fréquentes chez nous.

Le *Model Yacht Club,* qui s'était fondé en 1880, à Paris, n'a eu qu'une existence éphémère. L'année précédente, il y avait eu à Cannes des régates de modèles. Mais, sauf erreur, ce joli passe-temps ne s'est définitivement acclimaté qu'au Havre, où des courses de modèles ont lieu tous les ans dans un des bassins du port. Arcachon semble vouloir marcher sur ses traces. Une société de régates de modèles s'y est constituée et a organisé, en septembre 1890, des courses intéressantes. Quarante-trois modèles de yachts y ont pris part, sur un parcours de 400 mètres. Le gagnant, *Fantôme,* à M. de Sarrau, a effectué ce parcours en 7 minutes 10 secondes.

Le canot de la *Julie.*

Le bassin d'Argenteuil : le garage des yachts.

XVII

LES SOCIÉTÉS NAUTIQUES — LE JOURNAL *LE YACHT*

Il n'est pas d'efforts, si généreux qu'ils soient, qui ne finissent par avorter s'ils ne sont pas faits en commun. L'esprit d'association, un des traits de notre temps, a longtemps manqué au yachting et l'a longtemps maintenu à l'état stationnaire.

La première en date des sociétés nautiques est la *Société des Régates du Havre*, fondée en 1838. Elle est restée une des plus importantes du littoral et donne annuellement de magnifiques régates internationales dotées de prix importants, que les plus grands yachts anglais viennent nous disputer chaque année. Actuellement, la société est présidée par M. Félix Faure, député; elle compte 170 sociétaires payant une cotisation de 50 francs, et son guidon est porté par 31 yachts, dont 11 à vapeur.

Le *Cercle de la Voile de Paris* avait été fondé, en 1857, sous le nom de Cercle des Voiliers de la basse Seine; c'est une société très militante, très active, qui donne de nombreuses régates tant à voile qu'à vapeur, pour lesquelles elle a élaboré des règlements très savamment étudiés. Elle a une installation à Argenteuil et un local permanent à Paris, 11, rue Saint-Lazare, où, tous les mardis, se font de très intéressantes conférences sur des sujets variés, mais se rattachant toujours de près ou de loin à la navigation.

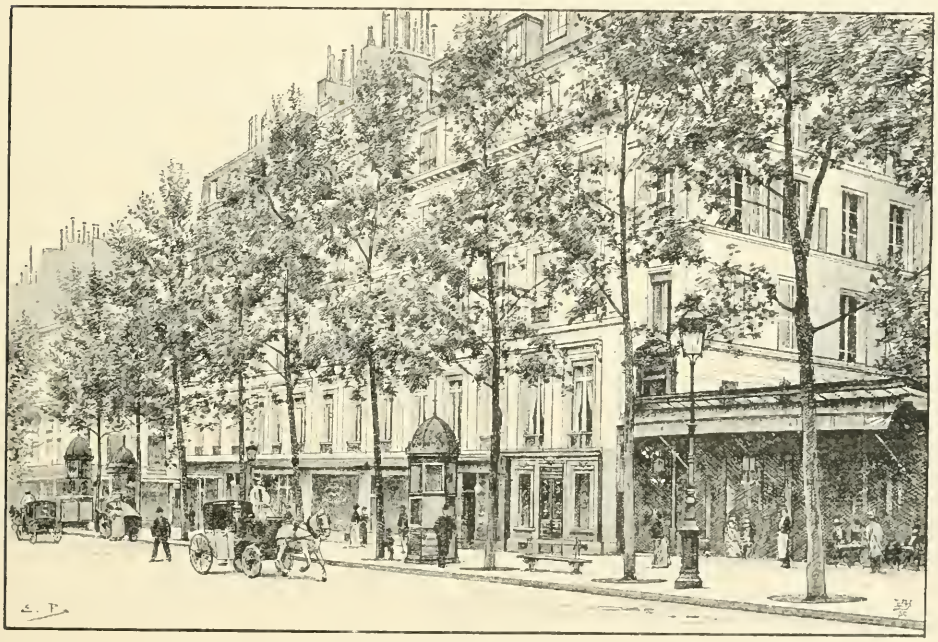
Actuellement, le Cercle est présidé par M. Houssay; il compte 214 sociétaires, et son pavillon est porté par 164 yachts, dont 46 à vapeur, jaugeant ensemble 5 928 tonneaux.

La plupart des sociétés nautiques françaises n'ont qu'une existence temporaire, c'est-à-dire qu'elles ne se réunissent que temporairement, au moment des régates locales et de leurs assemblées générales; elles n'ont pas la continuité de vie des Cercles qui, par leur installation permanente, permettent aux sociétaires de se voir tous les jours. De plus, les sociétés des divers points de la France, n'ayant pas de relations entre elles, n'étaient pas au courant des efforts, des essais tentés séparément; elles adoptaient chacune des règlements particuliers, des jours de régates qui pouvaient être les mêmes pour des localités très voisines. Enfin, l'union et l'entente n'existaient pas.

Le *Yacht-Club de France* a fait, à son honneur, les plus persévérants efforts pour amener, autant que possible, l'union des sociétés entre elles, mieux encore, l'unité des règlements de courses et des formules qui servent à jauger les yachts. Il y est arrivé presque partout aujourd'hui, et la plupart des sociétés françaises, tout en conservant leur autonomie et leur indépendance, ont adopté les règlements de courses du *Yacht-Club*. Ces règlements ont été d'ailleurs très sagement élaborés dans un congrès auquel le *Yacht-Club* avait convoqué toutes les sociétés nautiques de France, et dans lequel chacune a pu émettre et discuter librement ses opinions.

Le *Yacht-Club* a été fondé en 1867 par un groupe de yachtsmen sous le nom de « Société d'Encouragement pour la navigation de

plaisance. » Cette société, composée de personnalités influentes, obtint promptement des privilèges importants pour les bateaux de plaisance. Parmi ces privilèges, citons d'abord la reconnaissance officielle de la navigation de plaisance, qui n'était que tolérée, et qui exposait ses adeptes à être tout simplement enrôlés d'office dans l'inscription maritime et recrutés un beau jour comme simples ma-



Le siège du *Yacht-Club de France.*

telots. Qu'on ne croie pas à une plaisanterie : l'accident a failli arriver à Léon Gatayes, l'ami d'Alphonse Karr.

Parmi les autres privilèges se trouvent : le port d'un pavillon spécial, le droit aux bassins de l'État, le droit de « trématage », c'est-à-dire de passer aux écluses avant les navires de commerce, etc., etc.

La Société d'Encouragement eut pendant plusieurs années son fonctionnement régulier dans un petit local situé rue de Berlin. Plus tard, elle fusionna avec le Cercle du Pavillon de Hanovre, situé au coin du boulevard des Capucines et de la rue Louis le Grand. C'est à partir de ce moment que la société prit le nom de *Yacht-Club*. Il y a

là une certaine analogie avec le *Jockey-Club* qui, lui aussi, est société d'encouragement et en porte officiellement le titre.

Dans les deux sociétés, en effet, *Yacht* et *Jockey*, il y a deux choses, un Cercle et une société en quelque sorte technique, poursuivant un but particulier, parfaitement indépendante des questions du Cercle proprement dit.

Au *Yacht-Club*, la Société d'Encouragement a continué à exister sous la forme de « Conseil maritime. »

Ce conseil est présidé par un vice-amiral, actuellement le vice-amiral Miot, qui prend le titre de vice-président du *Yacht-Club*.

Au 30 janvier 1890, le *Yacht-Club* comptait 429 sociétaires, et ses yachts étaient au nombre de 214.

Le 3 mai 1890, la circulaire suivante était adressée par le vice-amiral Miot, président du Conseil maritime, aux présidents des sociétés nautiques, membres correspondants et agents :

Paris, 3 mai 1890.

Les articles récemment parus dans quelques journaux ont pu faire croire à une dissolution du Cercle du *Yacht-Club de France*.

Cette nouvelle, bien que nullement fondée, étant de nature à causer des inquiétudes au sujet de la Société d'Encouragement pour la navigation de plaisance maritime, il suffira, pour les dissiper, de rappeler ci-après le texte même de l'article VII des statuts :

« La dissolution du Cercle n'entraîne pas la dissolution de la Société d'Encou-
« ragement du *Yacht-Club de France*. »

Je dois ajouter que la Société d'Encouragement, à laquelle l'État ne cesse de donner des preuves d'intérêt et de sollicitude, se trouve dans une situation des plus prospères, et que sa vitalité s'affirme chaque jour davantage par le nombre toujours croissant de ses adhérents.

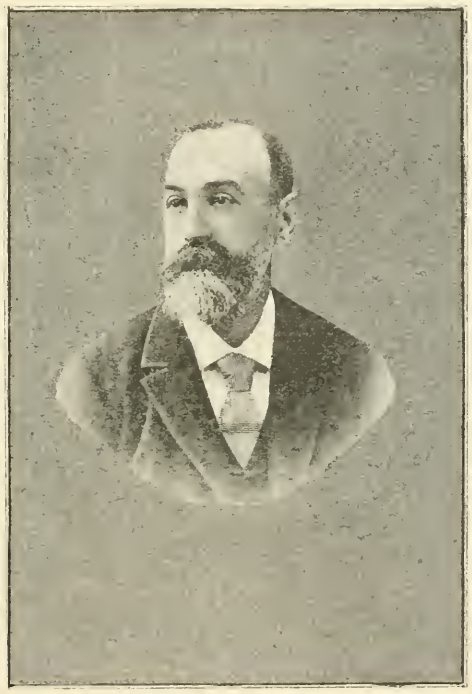
Le Président du Conseil maritime du Y.-C. F.,
Vice-amiral MIOT.

Le journal *le Yacht* faisait suivre ce document des commentaires suivants :

« Une note, peu explicite d'ailleurs, parue dans plusieurs journaux de la semaine passée, annonçait que le *Yacht-Club de France* allait se dissoudre à la suite d'une tentative avortée de fusion avec le Cercle des Chemins de fer.

» Le *Yacht-Club* occupe une situation telle, que la nouvelle de sa dissolution a causé une certaine émotion parmi les yachtsmen. La circulaire officielle du vice-amiral Miot, que nous avons publiée plus haut, est de nature à les rassurer.

» Nous pouvons ajouter d'ailleurs que le Cercle du *Yacht-Club* ne liquide pas. Nous employons à dessein le mot de Cercle du *Yacht-*



M. R. VUILLAUME

Club, parce que, ainsi que le savent la plupart de nos lecteurs, le *Yacht-Club* est composé de deux éléments bien distincts, la Société d'Encouragement et le Cercle proprement dit.

» La Société d'Encouragement a été fondée en 1867 par un groupe de yachtsmen, et obtint du Gouvernement un certain nombre de privilèges importants pour tous les bateaux de plaisance : reconnaissance officielle du yachting, port d'un pavillon spécial, droit d'accès dans les bassins et arsenaux de l'État, de trématage, etc., etc.

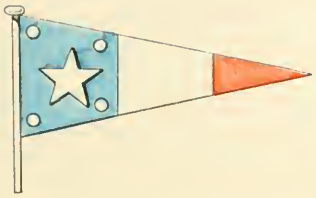
» Cette société eut pendant plusieurs années son existence régulière dans son local particulier, rue de Berlin, jusqu'au jour où elle jugea à propos de se joindre au Cercle du Pavillon de Hanovre, qui changea de nom pour prendre celui de *Yacht-Club de France*, nom déjà porté par la Société d'Encouragement, de même que la Société d'Encouragement pour l'amélioration de la race des chevaux en France porte couramment le nom de *Jockey-Club*.

» De même, d'ailleurs, que le *Jockey-Club*, avec lequel on peut le comparer comme organisation intérieure, le nouveau Cercle réservait à la Société d'Encouragement une autonomie complète au point de vue financier et administratif La société a son bureau particulier, dont le président prend le titre de vice-président du *Yacht-Club*. Cette fonction est actuellement remplie par le vice-amiral Miot. La Société d'Encouragement possède en propre des revenus et des recettes qui lui permettraient de continuer à vivre en dehors du Cercle si celui-ci venait à se dissoudre. Et certes, elle persisterait, car elle est composée de personnes ayant à cœur les intérêts du yatching.

» Quant au Cercle proprement dit, sa situation financière est excellente puisqu'il possède une réserve liquide de plus de 180 000 fr., ce qui lui permet d'attendre, sans se presser, une combinaison nouvelle de fusion avec un autre Cercle. Il faut le reconnaître, en effet, la nouvelle loi rend les conditions d'existence plus difficiles aux Cercles dont les membres ne sont pas très nombreux, et les administrateurs du *Yacht-Club* ont eu raison de se préoccuper à l'avance des moyens d'améliorer une situation qui, on le voit, cependant, est loin d'être actuellement mauvaise.

» Dans tous les cas, on peut en être assuré, la Société d'Encouragement continuera d'exister. »

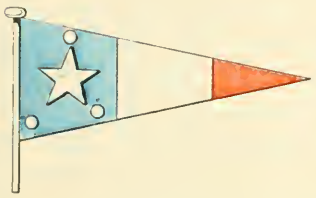
Le *Yacht-Club* s'est interdit, par ses statuts, de donner lui-même des régates; mais il subventionne les sociétés qui donnent des courses et qui acceptent son règlement; c'est le cas aujourd'hui de la plupart des sociétés de France, et c'est ainsi que son action rayonne de la manière la plus efficace.



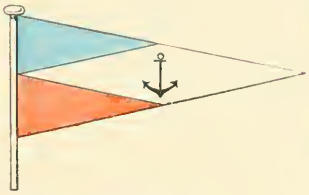
Président du Yacht-Club de France.

Société nautique d'Ajaccio.

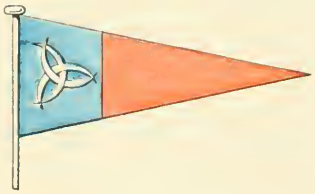
Émulation nautique Boulonnaise.



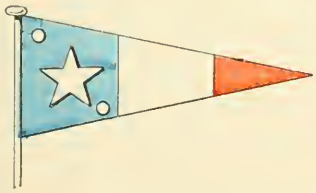
Vice-présidents du Y.C.F.



Sport nautique d'Alger.



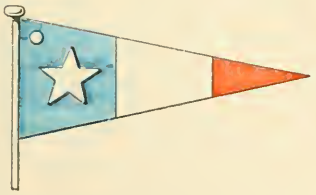
Sport nautique de la Gironde.



Membres du Conseil maritime du Y.C.F.

Société de la voile d'Arcachon.

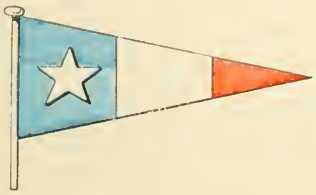
Société des régates de Brest.



Sociétaires du Y.C.F.

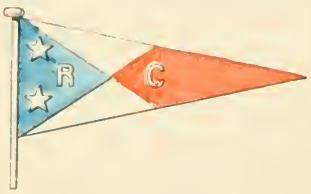
Yachting-Club d'Arcachon.

Société des régates de Carnac.

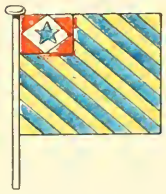


Concessionnaires du Y.C.F.

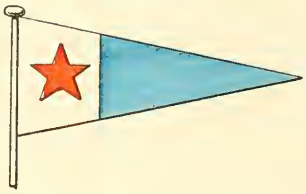
Sport nautique de Bayonne.



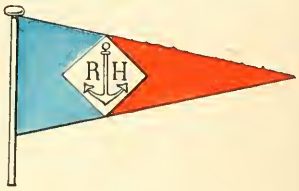
Sport nautique de Cette.



Société des régates Châlonnaises.

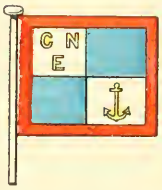


Société des régates de Douarnenez.



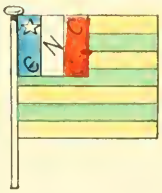
Société des régates du Havre.

Société des régates de Courseulles.



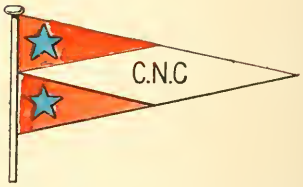
Cercle nautique Elbeuvien.

Sport nautique du Havre.



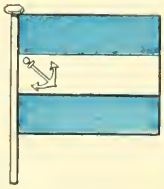
Cercle nautique de Croisset.

Société des régates de Fécamp.



Société des régates de La Ciotat.

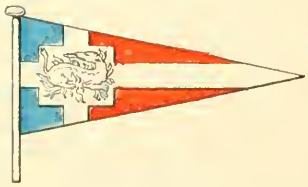
Société des régates de Dieppedale.



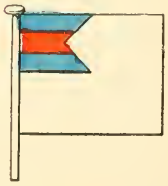
Société des régates Granvillaises.

Club nautique du Légué.

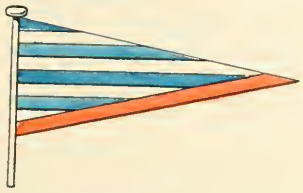
Club nautique de Dinard.



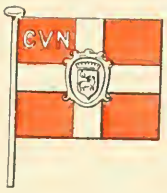
Société des petites régates Havraises.



Société nautique de Lorient.

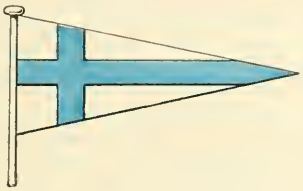


Cercle des voiliers de Villevert-Neuville.



Cercle de la voile de Nantes.

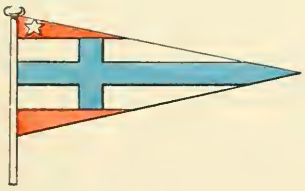
Cercle de la voile de Paris.



Société des régates Marseillaises.

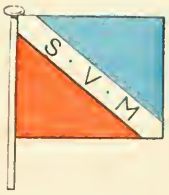
Club nautique de Nice.

Société des voiliers d'Asnières.

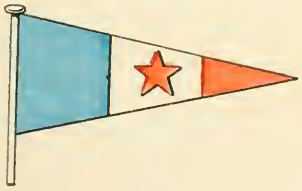


Sport nautique de Marseille.

Sport nautique de l'Ouest.

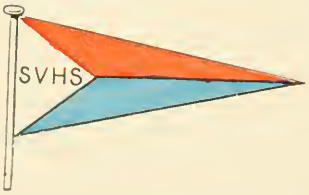


Société des voiliers de la Marne.

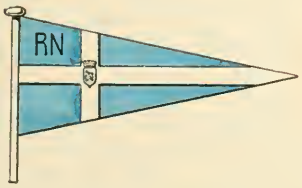


Société des régates de Morlaix.

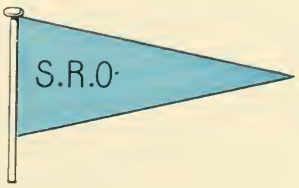
Club de la voile de Nice.



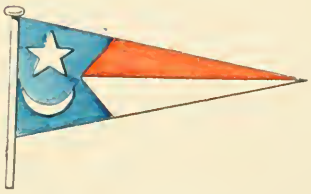
Société des voiliers de la Haute-Seine.



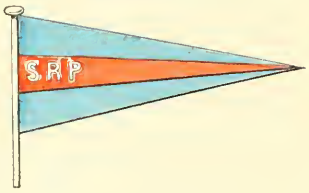
Société des régates Nantaises.



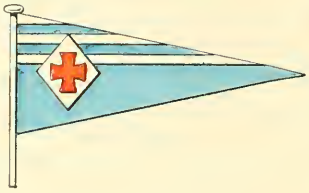
Société des régates d'Orléans.



Sport nautique de Philippeville.

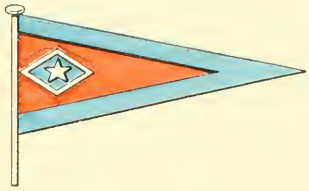


Société des régates de Pornic.

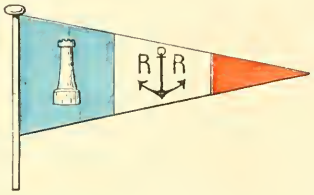


Cercle de la voile de Rouen.

Société des régates de l'île Tudy-Pont-l'Abbé.

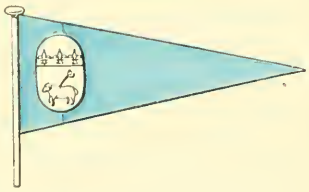


Société des régates de Pouliguen.



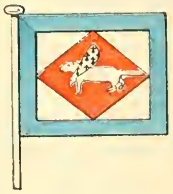
Société des régates de Royan.

Société des régates de Trouville-Deauville.



Société des régates Rouennaises.

Société des régates de l'Ouest.



Société des régates de Vannes.

AUTRES SOCIÉTÉS

DONT NOUS N'AVONS PU NOUS PROCURER LES GUIDONS

Société des régates de Cannes.
Société des régates du Croisic.
Société des régates Dieppoises.
Société des régates de Duclair.
Sporting Dunkerquois.
Société nautique d'Évian-les-Bains.
Société des régates de Fouras.
Société des régates Rochelaises.
Société des régates de La Tremblade.
Société de l'aviron et de la voile de Limoges.
Société des régates Lyonnaises.
Société des régates Mâconnaises.
Club nautique de Nice.
Cercle de la voile de Poissy.
Société des régates de Quillebœuf.
Société des régates de Ronce-les-Bains.
Société des régates de Roscoff.
Société des régates des Sables-d'Olonne.
Société des régates de la Baie de Somme.
Société nautique de Toulon.
Société des régates de Tréguier.
Société des régates du Tréport.
Société des régates de Tunis.

Plus encore que l'alliance des sociétés, un organe spécial des intérêts du yachting pouvait centraliser et coordonner les efforts de tous les yachtsmen. C'est dans cette pensée que plusieurs associés

se sont réunis pour fonder un journal destiné à développer le goût de la navigation de plaisance et à servir de trait d'union entre tous ses adeptes.

Le *Yacht* a été fondé en 1878 par M. Raoul Vuillaume et quelques passionnés amateurs de navigation de plaisance, qui voulurent

Treizième Année. — N° 632 PRIX DU NUMERO : 60 CENTIMES Samedi 19 Avril 1890

JOURNAL DE LA MARINE
LE YACHT
Marine de Guerre, Marine du Commerce
Navigation de Plaisance

Journal Hebdomadaire paraissant le Samedi

FRANCE UN AN : 28 FR. — SIX MOIS : 15 FR. | 55, Rue de Châteaudun, Paris | UNION POSTALE ET COLONIES UN AN : 30 FR. — SIX MOIS : 16 FR.

On s'abonne au Bureau du Journal, 55, Rue de Châteaudun, de 9 à 11 h. et de 3 à 5 h., ou en envoyant un Chèque ou Mandat de Poste à l'ordre du Directeur-Gerant

En-tête du journal de la marine *Le Yacht*.

ainsi créer un moyen de propagande en même temps qu'un lien entre tous les intérêts du yachting.

L'entreprise était hardie; il a fallu, pour la faire réussir, une grande somme de patience, de désintéressement et d'efforts soutenus. Elle pouvait paraître d'autant plus hasardeuse que parmi tous ces fervents collaborateurs de la première heure, il n'y avait pas un seul journaliste de profession. Aussi a-t-il fallu plusieurs années pour assurer définitivement le succès de cette publication, aujourd'hui universellement répandue et appréciée.

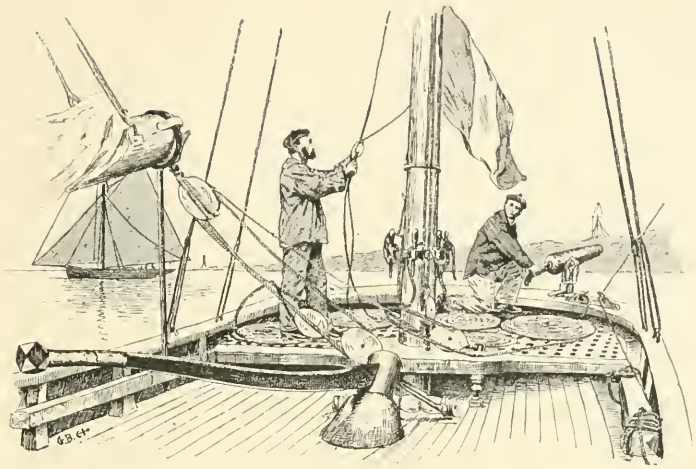
Au point de vue de la propagande, son action a été décisive. En 1878, la navigation de plaisance comptait encore un très petit

nombre d'adhérents; aujourd'hui, il existe en France 1 157 yachts classés, représentant une valeur de 30 millions et donnant de l'occupation à un personnel nombreux de constructeurs, d'ouvriers et de matelots.

Comme publication, le *Yacht* est toujours intéressant à suivre, car il embrasse toutes les questions maritimes, marine de guerre, marine du commerce, architecture navale, machines à vapeur, etc., etc. Dirigé et rédigé par des hommes d'une réelle compétence, il est illustré de dessins dus à la plume de nos meilleurs peintres de marine. Aussi compte-t-il des abonnés dans le monde entier et est-il devenu la lecture favorite des carrés d'officiers sur nos navires de guerre, tout en restant, pour ainsi dire, le journal officiel de la navigation de plaisance.

A l'étranger, un certain nombre de publications périodiques sont consacrées au yachting. Citons : en Angleterre, *The Field*, *Land and Water*, *Hunt's Monthly Magazine;* aux États-Unis, *Forest and Stream*, *Outing;* en Allemagne, *Wassenport* et *Ahoi!* Il faut ajouter à tous ces journaux hebdomadaires ou mensuels les publications annuelles, comme le *Lloyd's Yacht Register*, à Londres; l'*American Yacht list*, à New-York, et la *Liste des Yachts*, à Paris (bureaux du journal *Le Yacht*).

Monogramme
du *Yacht-Club de France.*



Huit heures : les couleurs. — Envoyez!

XVIII

LA POLICE DU BORD

La chasse ne peut être amusante que pour un vrai chasseur, la pêche que pour un vrai pêcheur. De même le yachting ne révèle toutes ses joies qu'au véritable homme de mer, à celui qui connaît à fond, en ses moindres parties, l'art de conduire un navire et qui peut faire à son bord tous les métiers, depuis celui de gabier jusqu'à celui de maître d'équipage, de capitaine, voire de médecin. Ce n'est pas donné au premier venu. Mais le moins qu'on puisse attendre d'un homme qui ne veut pas être sur son yacht un simple colis humain, c'est qu'il sache au moins y établir une discipline exemplaire, en commençant par se plier lui-même à quelques règles fondamentales.

La première sera de ne jamais se mêler du commandement, s'il ne l'exerce pas en personne, et de toujours faire passer par le capitaine un ordre qui s'adresse à l'équipage; qu'il s'agisse de mettre une

embarcation à l'eau, de changer de route ou de voilure, cette étiquette doit être rigoureusement observée. Inspirer aux matelots l'idée que l'autorité de leur chef est toute nominale est la plus lourde faute que puisse commettre un propriétaire de yacht. Tout, au contraire, dans sa conduite, doit tendre à renforcer cette autorité. Il ne craindra donc jamais d'exagérer la déférence due au commandement. C'est par billets fermés, ou par l'intermédiaire d'un messager spécial, qu'il signifiera ses volontés, et toujours en accompagnant cette notification d'une formule courtoise.

Insigne de maître d'équipage d'un yacht du *Yacht-Club de France.*

Ce n'est pas à dire que le capitaine ne doive, lui aussi, être surveillé avec soin, et quand il est nécessaire, remis dans le droit chemin par un avertissement discret. Les patrons de yacht, cela va de soi, ne sont pas tous d'une compétence impeccable. Il est rare que des études sérieuses les aient préparés au commandement; plus rare encore, qu'ils en aient les qualités essentielles et sachent garder avec leur équipage le ton qui convient à un officier. Tantôt ils sont trop familiers avec leurs hommes, tantôt ils se montrent d'une sévérité qui frise l'injustice, ou d'une insolence excessive. Ce sont menus travers qu'une observation bien placée peut souvent amender. Mais ce qu'on est en droit d'exiger, c'est une propreté rigoureuse jointe à une sobriété absolue et à la ponctualité d'une horloge. On devra insister dès le premier jour pour que des habitudes immuables s'établissent à bord, particulièrement en ce qui touche aux lavages, aux repas, aux tenues de travail et de service, à la manière de donner et d'exécuter les ordres.

L'extérieur du bateau sera peint ou verni aussi fréquemment qu'il peut être nécessaire pour lui donner toujours bon air. Rien n'est plus laid et moins élégant qu'un yacht où l'on économise les coups de pinceau.

Les lavages de pont seront exécutés chaque matin avec le plus grand soin; la propreté d'un yacht est son vrai luxe: elle ne saurait être poussée trop loin. Le pont sera briqué, les caillebotis grattés,

les cuivres polis au tripoli et au chamois jusqu'à ce qu'ils brillent comme de l'or. Le poste sera toujours prêt à l'inspection la plus minutieuse : aucun vêtement ou ustensile personnel, aucune trace de literie ne doivent y être visibles trente minutes après le lever ; l'air y circule librement ; les planchers sont lavés comme le pont.

A huit heures précises, tout doit être terminé. Aussitôt, on hisse le pavillon national et le guidon du propriétaire ou de sa société nautique. Il est aussi d'usage, en rade, d'ajouter au mât une flèche de bôme, ce qui lui donne de l'élégance et de la légèreté.

Insigne des membres du *Yacht-Club de France.*

L'équipage a quitté ses vêtements de toile pour revêtir la tenue de service : plus elle est sévère et se rapproche de l'uniforme d'un navire de guerre, plus elle a bon air. Rien de grotesque et de vulgaire comme les vareuses de fantaisie et les culottes d'opéra-comique. Se méfier même des ancres brodées, même des boutons au chiffre du maître ; tout cela est peu marin et prête à rire. Il n'y a de correct et d'élégant, à bord d'un navire, que les vrais loups de mer, et les vrais loups de mer ne peuvent rien gagner à déguiser leur tournure habituelle. Que les vêtements soient frais et neufs, voilà tout ce qu'on peut souhaiter : et c'est pourquoi il convient de fournir à chaque homme deux tenues complètes par saison de trois mois.

La nourriture de l'équipage est une question de grande importance : elle est réglée en France par des arrêtés spéciaux d'utilité publique, mais il y a plus d'une manière d'appliquer un règlement. La seule qui soit bonne, décente et politique, à bord d'un yacht, est de faire largement les choses et de bien nourrir son monde. Peu importe qu'il en coûte trois, quatre ou cinq francs par tête et par jour. L'essentiel est que des hommes soumis à un métier des plus rudes et qui ont sous les yeux la table de l'arrière, ne puissent pas dire qu'on leur marchande un quartier de viande fraîche ou un verre de bon vin. Mais s'il faut être sévère sur la qualité des vivres, il faut se montrer inflexible sur la quantité des liquides.

Le mieux, en cette matière, comme en tout ce qui touche à la discipline du bord, est de formuler un règlement détaillé sur les salaires, les vêtements, les vivres, les heures de liberté, les devoirs et obligations de l'équipage, et de donner copie de ce règlement à tout homme engagé, après s'être assuré qu'il en saisit bien tous les articles. Il y a dès lors convention réciproque, et l'application exacte du règlement est chose facile. Quand il n'existe pas de loi écrite, au contraire, le bon plaisir de chacun prend force de loi, et rien n'est plus désastreux pour l'ordre général.

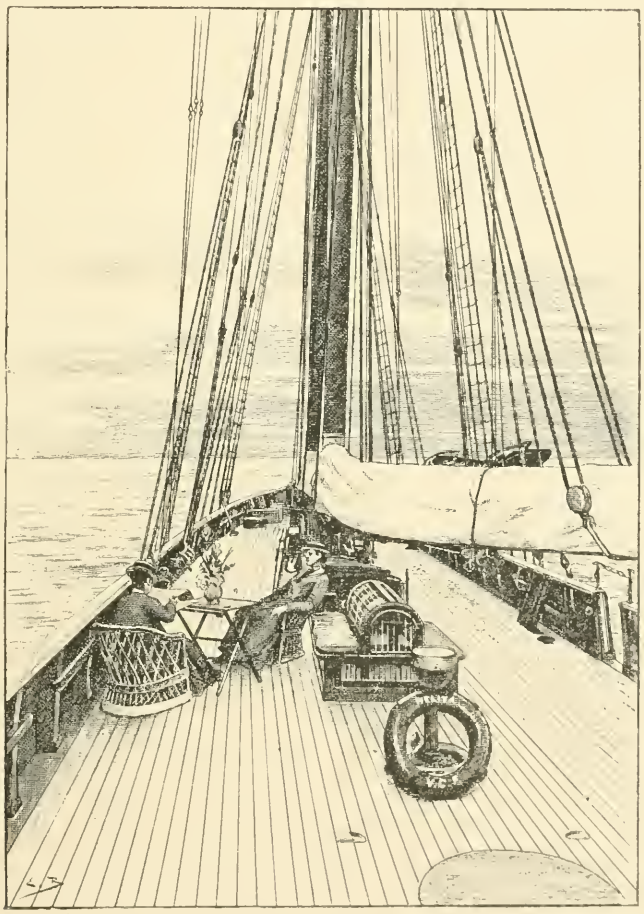
A la mer, les choses marchent encore assez aisément ; mais au mouillage, il est parfois plus difficile de maintenir la discipline. On comprend qu'une fois les lavages terminés, les hommes n'ayant plus rien à faire et se trouvant si près du quai, éprouvent le besoin d'aller à terre. Ils demandent donc congé. Le capitaine a le droit de dire non; mais si son refus peut être considéré comme le résultat d'un caprice, les solliciteurs sont mécontents; ils boudent; parfois ils deviennent insolents. D'autre part, si le capitaine montre trop de facilité, les inconvénients ne sont pas moindres : certains matelots abusent de la permission et sont perpétuellement à terre; quand ils rentrent, c'est en état d'ivresse; ceux qui restent ont tout le travail et demandent à leur tour des compensations : on n'en sort plus. Aussi n'y a-t-il qu'une solution, c'est une règle établie sous le nom de « coutume du yacht » et stipulant, par exemple, que chaque bordée sortira tour à tour le soir et l'après-midi, sans permissions spéciales.

Quant à l'ivresse manifeste, il ne faut jamais la tolérer; à la première faute, un avertissement; à la seconde, le renvoi, sans phrases. Il n'y a pas d'autre système possible à bord d'un navire, où la sécurité de tous dépend si souvent de la vigilance et du sang-froid d'un seul.

Sur le tabac, quelques propriétaires de yacht se montrent inutilement sévères en ne permettant la pipe qu'à des heures déterminées, après les repas, par exemple, ou le soir. C'est une rigueur excessive. A la condition que la fumée n'incommode personne et ne soit permise, sur l'avant, qu'en dehors du service, on ne voit guère quels en sont

les inconvénients. La pipe et le boujaron matinal sont les seules joies du matelot ; il n'est pas juste de les lui interdire sans nécessité.

Beaucoup de gens affectent de se plaindre des équipages de



Le pont de la *Melita*, goélette de 200 tonneaux.

yacht. S'il faut les croire, on n'y trouve que des marins de rebut, paresseux, insolents ou ivrognes. Mais en allant au fond des choses, on voit que les matelots de yacht ne valent ni plus ni moins que les autres. Ce sont des gens de mer, avec les qualités et les défauts propres à leur classe, c'est-à-dire de grands enfants, qui ont be-

soin de se sentir gouvernés et qui méprisent une autorité vacillante.

Donnez-leur un règlement sage et équitable, vous les verrez toujours l'observer sans murmure. En revanche, si leurs droits et leurs devoirs ne sont pas nettement tracés, comment pourraient-ils en avoir conscience?

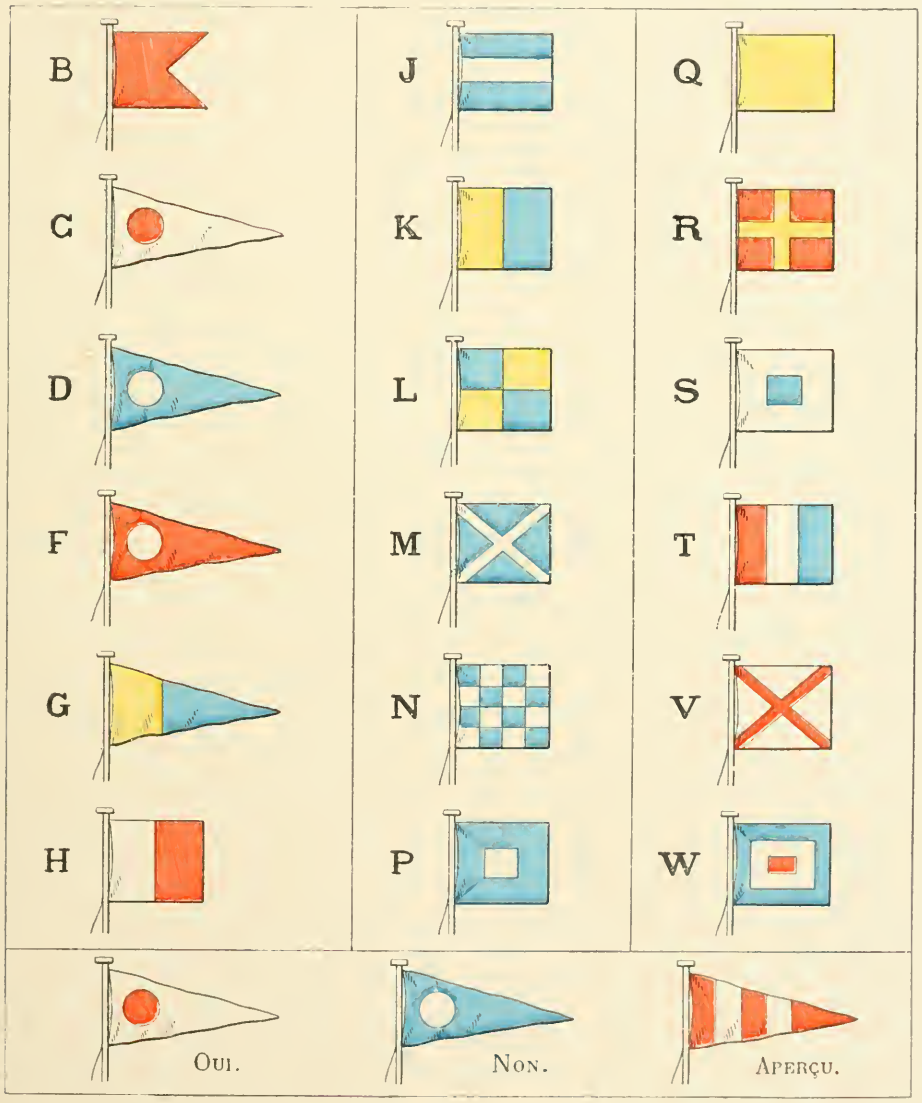
En cela, comme en tout à bord d'un yacht, le modèle à suivre est celui d'un navire de guerre : il faut établir une discipline inflexible, stipuler à l'avance ce qui se fera à telle heure ou dans telles conditions, et congédier quiconque ne veut pas se plier à la règle. Et dès lors tout marche à souhait.

Signal d'attaque spécial aux yachts du *Yacht-Club de France.*

Pour ce qui touche à la division du travail, les choses varient naturellement selon ce travail même. Quand le yacht est au mouillage, on n'en sort le matin que pour rentrer le soir; il est inutile d'établir un roulement de service. Tous les hommes passent la journée sur le pont et la nuit dans le poste. Le capitaine lui-même prend la barre et ne la cède au second officier qu'à l'heure des repas. Mais si le yacht passe la nuit dehors, il devient indispensable d'établir deux « bordées » chargées tour à tour du service : la bordée de tribord et la bordée de bâbord. Voici dans ce cas, comment on procède : le capitaine et son second sont tous deux chefs de bordée et désignent alternativement un homme de l'équipage, jusqu'à ce qu'ils aient formé chacun leur troupe, une fois pour toutes; s'il y a un troisième officier, il appartient de droit à la bordée du capitaine; et s'il arrive qu'on manque de bras, le maître d'hôtel va à tribord, le cuisinier à bâbord. Chaque bordée sert pendant un « quart ». Les quarts s'établissent ordinairement à huit heures, le premier soir qu'on passe à la mer.

A bord d'un yacht, les vingt-quatre heures sont habituellement divisées en sept quarts : cinq de quatre heures et deux de deux heures; ceux-ci, placés entre quatre et huit heures du soir. Pourquoi pas tout simplement six quarts égaux? demandera-t-on. Parce qu'alors les mêmes hommes seraient toujours de service aux mêmes heures de jour et de nuit; tandis qu'en établissant un nombre impair de

quarts, on obtient un roulement plus équitable. Les petits quarts sont d'ailleurs, dans une certaine mesure, des heures de récréation,



Flammes et guidons du Code international des signaux.

pendant lesquelles il est permis à l'équipage de chanter, causer, fumer et s'amuser comme il l'entend.

Le premier quart est pris à huit heures du soir par le capitaine. On « pique » huit coups sur la cloche et la bordée de bâbord se retire. A minuit moins cinq minutes elle est appelée par le second et remplace la première; puis l'alternance se continue. En rade, un seul homme reste de service sur le pont, chaque nuit, pendant deux heures consécutives pour la surveillance de l'ancre; il est remplacé par un autre homme de la bordée, et la nuit suivante le quart est pris de la même manière par la seconde bordée.

Tous ces mouvements sont réglés par la cloche du bord, sur laquelle un homme de service « pique » les heures, seulement de huit heures du soir à huit heures du matin, pour les petits yachts, mais de jour et de nuit à bord des grands yachts, comme sur les navires de guerre. Cette sonnerie a besoin d'une interprétation pour être comprise des profanes.

Un coup indique midi et demi; deux coups, une heure; deux coups successifs et un troisième coup isolé, une heure et demie; un double deux, deux heures; un double deux et un, deux heures et demie; un triple deux, trois heures; un triple deux et un, trois heures et demie; un quadruple deux, quatre heures; un quadruple deux et un, quatre heures et demie. Alors la série recommence : un coup pour quatre heures et demie; deux coups pour cinq heures, etc... On voit que dans ce système les heures et les demies ne sont pas considérées isolément, mais comme faisant partie d'un cycle de quatre heures. Il suffit de connaître ce fait pour traduire la sonnerie et savoir, par exemple, qu'on est à la troisième heure du quatrième quart, c'est-à-dire à onze heures du matin.

Pendant les petits quarts, après avoir sonné un double deux pour six heures, on « pique » un seul coup pour six heures et demie, deux pour sept heures, trois pour sept heures et demie.

Tous les hommes d'un équipage ne sont pas habituellement en état de tenir la barre : l'usage est que chaque bordée en désigne deux ou trois, qui sont plus spécialement chargés de ce service et se relayent à la roue du gouvernail, de deux heures en deux heures. Quand un timonier vient en remplacer un autre à ce poste d'honneur,

au moment où le coup de cloche l'avertit, il doit passer sous le vent, arriver derrière son camarade en traversant vers le côté du vent et recevoir les rais de l'arrière. Celui qui tenait la roue indique alors la route à son successeur en disant, par exemple : *sud-sud-est*. L'autre répète la consigne à haute voix pour montrer qu'il l'a bien saisie. Il importe que l'officier de service se trouve à ce moment près de la roue, et s'assure qu'il n'y a pas malentendu.

Cette habitude, de toujours répéter un ordre reçu, est du reste excellente et devrait être établie sur tous les navires. Il n'y a pas de meilleure précaution contre les erreurs, ni de meilleur indice des dispositions d'un matelot. Quand un homme répète l'ordre d'une voix claire et gaie, soyez sûr qu'il l'exécutera avec zèle et précision. Par contre, quand il reçoit l'ordre en silence ou le répète d'une voix sourde, tenez pour certain qu'il y apporte peu d'enthousiasme : c'est le moment d'ouvrir l'œil.

Toutes ces questions d'étiquette ont beaucoup plus d'importance à bord d'un yacht que sur un grand navire de commerce ou de guerre, précisément parce qu'elles tiennent lieu du code absent. Rien ne donne meilleur air à un bateau de plaisance que l'observation stricte de toutes ces menues règles, et rien ne devient plus aisément fatal à la discipline que l'habitude de les négliger.

Il est à peine nécessaire de dire que les règlements internationaux sur la police des mers doivent être observés avec soin, spécialement ceux qui ont pour objet de prévenir les abordages. On sait que tout vapeur en marche doit porter un feu blanc au mât de misaine, un feu vert à tribord, un feu rouge à bâbord. Tout navire à voiles qui fait route doit porter les mêmes feux à tribord et à bâbord, mais sans feu blanc. Quand ces feux de côté, rouge et vert, ne peuvent être fixés à leur poste, comme cela arrive souvent à bord des petits navires pendant le mauvais temps, on devra les tenir sur le pont, prêts à être montrés. Au mouillage, tout navire, soit à voile, soit à vapeur, doit avoir un feu blanc donnant une lumière claire, uniforme, sans interruption, et visible tout autour de l'horizon à la distance d'un mille.

En temps de brume, le navire à vapeur doit exécuter des signaux phoniques à l'aide d'un sifflet, d'un cornet ou d'une cloche; le navire à voiles, à l'aide d'un cornet ou d'une cloche analogue : l'un et l'autre doivent exécuter ces signaux à des intervalles qui n'excèdent point deux minutes.

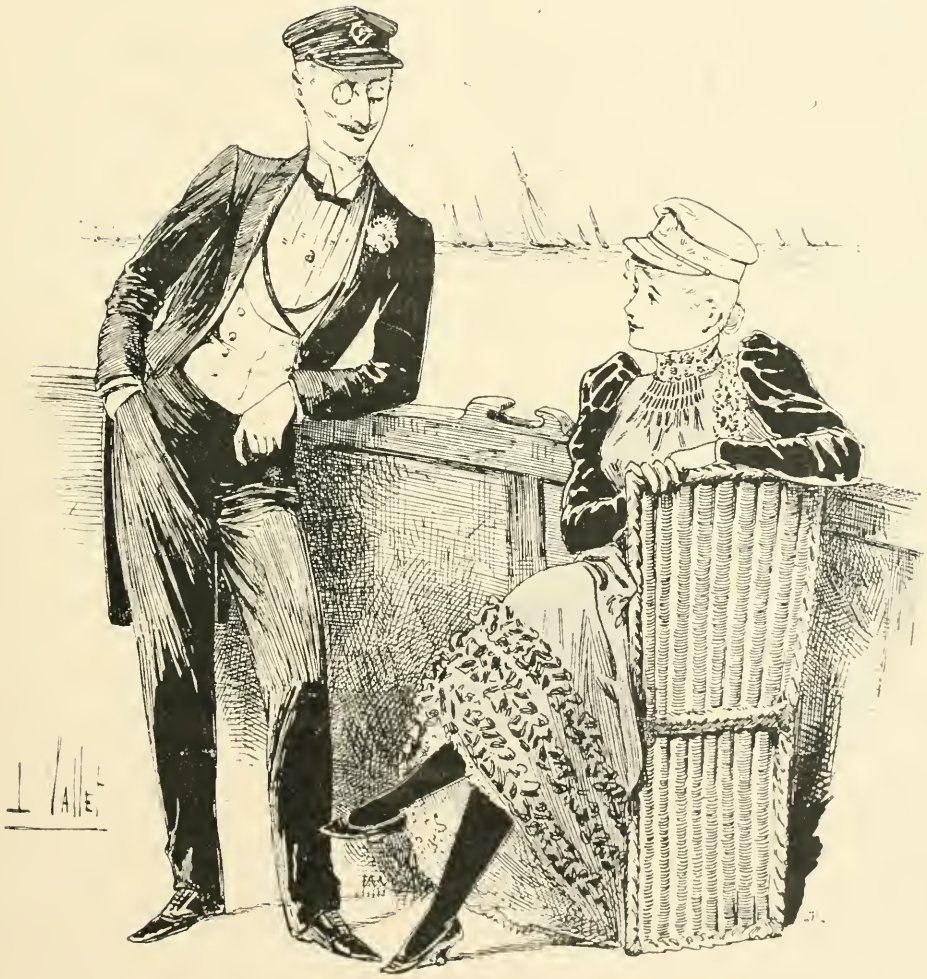
Quand deux bateaux à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écarte de la route de l'autre d'après les règles suivantes : celui qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près; celui qui est au plus près bâbord-amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord-amures; si les deux navires courent largue, mais avec les amures de bords différents, celui qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord ; si les deux bateaux courent largue, ayant tous deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ; enfin le navire qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre navire.

Si deux navires, l'un à la voile, l'autre à vapeur, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voile.

Pour établir des communications entre bâtiments, on a recours à des signaux basés, de jour ou de nuit, sur ce que l'on voit, et par temps de brume, sur ce que l'on entend. Le jour, on emploie des pavillons que l'on distingue soit d'après leur forme, soit d'après leurs couleurs; et la nuit des feux dont on compte le nombre ou les éclats, ou des feux de différentes couleurs. Par temps de brume, on emploie des coups de canon, des sonneries de clairon ou le bruit d'instruments phoniques. Tous ces signaux ont été classés méthodiquement dans les livres appelés *livres de signaux*, dans lesquels on trouve un certain nombre de phrases prévues à l'avance, les noms des bâtiments, des principaux lieux géographiques, etc.

Un yacht, au moins de petit tonnage, n'est tenu ni de pratiquer ces signaux, ni d'en posséder la série; mais en beaucoup de cas il est utile de pouvoir les comprendre et tout au moins

échanger un avis avec les sémaphores. Comment ignorer, par exemple, que le pavillon national hissé à mi-drisse signifie : « Un



En rade. — En attendant le dîner.

homme à la mer ! » A bord de tous les bâtiments il est fait de même, et celui qui a sauvé l'homme hisse le pavillon à joindre; si l'on a perdu l'espoir de le sauver, on amène le pavillon tout

bas. Au mouillage, quand un navire fait transporter à terre un homme décédé, il met son pavillon national à mi-drisse et le conserve en berne jusqu'à ce que le canot porteur ait accosté le quai de débarquement ou soit hors de vue ; tous les navires qui sont en rade imitent cette manœuvre. Les signaux de grande distance, exécutés avec des pavillons, des flammes et des boules noires, comportent souvent des avis de la plus haute importance sur le temps : il est indispensable d'en connaître le vocabulaire.

Les saluts, les pavois, les pavillons distinctifs constituent aussi une langue distincte qu'il est fort humiliant de ne pas connaître, quand une rade la parle devant vous. Un yachtsman qui se respecte se pique toujours de la parler couramment.

Insigne des officiers
du *Yacht-Club de France.*

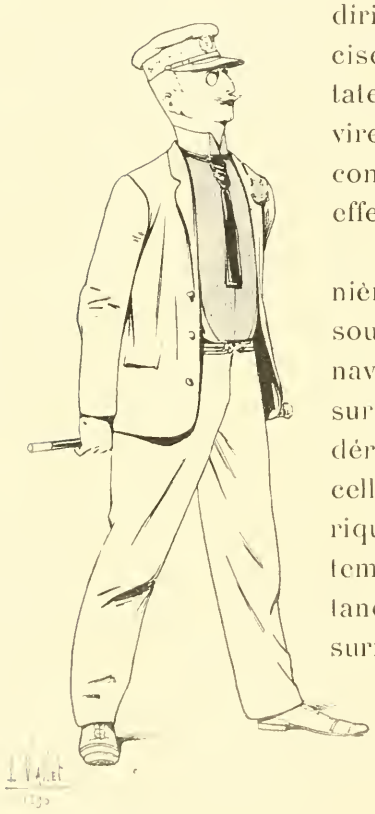
Une visite à bord. — Au revoir!

XIX

L'ÉDUCATION NAUTIQUE

Il n'y a pas deux manières de devenir yachtsman, il n'y en a qu'une : commencer par les éléments et apprendre l'A B C de l'art naval, avant de s'élever aux applications de cet art. On ne peut donc donner qu'un conseil aux jeunes gens désireux de s'initier aux joies saines de la navigation de plaisance. Débutez modestement, comme il convient à un novice; placez-vous sous la direction d'un homme compétent et épelez un à un les premiers principes du métier, soit en rade, soit en rivière. Avant tout, apprenez à nager et à pousser l'aviron; puis, rendez-vous compte de la fonction de chaque chose à bord, où il n'y a rien d'inutile; fréquentez les chantiers de construction, pour connaître le bateau dans son anatomie; apprenez à faire un nœud et une épissure; mettez franchement la main à l'ouvrage, qu'il s'agisse de hisser une voile ou de la border, de prendre un ris, de mouiller l'ancre, voire de laver le pont et de gratter une poulie. On n'est un vrai marin qu'après avoir passé par tous les travaux nautiques, depuis le plus humble jusqu'aux plus compliqués; et d'autre part, tout devient facile, quand on parcouru une à une les étapes de ce noviciat.

Beaucoup de choses, qui restent un sujet d'étonnement pour le profane, s'expliquent aisément alors. Par exemple, si tout le monde comprend à première vue qu'un navire poussé vent arrière fasse de la route, il est moins aisé de comprendre qu'il soit possible de le diriger sur un point donné quand le vent vient précisément de ce point ; ce qui étonne toujours les spectateurs qui ne sont pas initiés, c'est de voir deux navires à voiles allant, sous la même brise, en sens contraire l'un de l'autre. Rien de plus saisissant, en effet, que ce résultat de l'art naval.



Yachtsman français.

L'explication du mystère gît autant dans la manière d'orienter les voiles, de façon à recevoir le vent sous un angle favorable, que dans la forme même du navire. Étant donné un corps sphérique flottant à la surface d'une eau dormante, ce corps s'en ira à la dérive vers la direction diamétralement opposée à celle du vent. Mais, si ce flotteur, au lieu d'être sphérique, est beaucoup plus long que large, en même temps que taillé pour opposer sous l'eau une résistance considérable à la dérive, et, d'autre part, s'il est surmonté de toiles tendues et orientées pour que le vent les frappe obliquement, — la route de ce flotteur sera la composante des forces qui l'actionnent ou l'arrêtent : rencontrant une résistance à la dérive, il s'échappera dans le sens de sa longueur et se rapprochera par conséquent du lit du vent.

C'est ce qui se démontre positivement à l'aide du théorème de mécanique connu sous le nom de parallélogramme des forces. Une telle démonstration serait ici mal à sa place : il suffira de rappeler que la force du vent reçu par les voiles doit être considérée comme se décomposant en deux forces, l'une parallèle au plan de la voile et l'autre perpendiculaire à ce point. La force parallèle au plan de la voile est perdue, et s'échappe selon ce plan ; la force perpendiculaire se décompose elle-même en deux forces secondaires, dont l'une

est parallèle à la quille et l'autre perpendiculaire à cette ligne. Celle-ci tendrait à faire dériver le navire sous le vent; mais la longueur du navire et sa profondeur sous l'eau sont les éléments d'une résistance qui l'annule en grande partie; l'autre force reste, qui porte le bateau en avant, dans le sens de sa longueur. Si ce bateau, en une heure, fait 10 milles dans le sens de sa longueur, même en dérivant d'un mille dans le sens de sa largeur, on voit qu'il bénéficie de 9 milles de route.

Yachting lady française.

Toutefois, si le point à atteindre se trouve par trop près du lit du vent, ou dans ce lit même, l'angle sous lequel il est possible de recevoir le vent sur les voiles est si aigu, que la force utile reçue par ces voiles devient plus faible que les forces contraires : pour faire route, le navire est alors obligé de biaiser, c'est-à-dire d'aller en zigzag, à peu près comme un sentier escalade le flanc d'une montagne en suivant ses flancs au lieu de monter droit au sommet. C'est ce qu'on appelle « courir des bordées », parce qu'en ce cas les voiles sont orientées tantôt sur un bord, tantôt sur l'autre. Grâce à ce changement alternatif et méthodique, le navire court successivement sur bâbord et sur tribord en dessinant des lacets à angle droit qui le portent graduellement au point visé.

Il est à peine nécessaire de dire que l'orientation des voiles, la surface qu'elles doivent présenter au vent et leur répartition sur la mâture sont des éléments variables selon le temps, selon le gréement et selon le bateau même. L'art de combiner ces éléments au mieux des circonstances est précisément l'art de naviguer, et ne s'acquiert que par la pratique, jointe aux connaissances techniques les plus sérieuses. Indépendamment du vent, il est, en effet, d'autres

forces, comme les courants et marées, qui agissent sur un navire et qui peuvent soit accélérer sa route, soit la contrarier. La nature du fond, la présence de tel ou tel danger, la probabilité de tel ou tel incident météorologique, sont aussi des éléments qui influent sur le choix de la route et qu'il importe de connaître. La physique, l'astronomie, la prévision des temps, la science des cartes viennent ainsi prêter leur concours au navigateur. Mais la connaissance approfondie des manœuvres élémentaires reste pour lui la plus précieuse de toutes, s'il s'agit d'évoluer en des eaux familières, ce qui est le cas du plus grand nombre.

Aussi devra-t-il commencer son apprentissage comme si son rôle devait toujours être celui d'un simple timonier. Une embarcation de service, non pontée, pourvue d'une grande voile à livarde, d'une misaine et d'un foc, sera la meilleure des écoles pour cet enseignement primaire : les voiles à livardes sont des voiles auriques portées sur une perche qui élève le point supérieur et s'envergue sur le mât au moyen d'un herseau ou collier; quand la brise fraîchit, on peut à volonté amarrer la grande voile et naviguer sous la misaine et le foc ou, au contraire, rentrer ces deux voiles et ne garder que la première. C'est tout ce qu'il faut pour se familiariser avec les manœuvres fondamentales, et le yachtsman novice a bientôt appris :

A *gouverner*, c'est-à-dire à faire suivre au bateau une direction déterminée;

A *lofer*, c'est-à-dire à rapprocher l'avant du lit du vent, en mettant la barre un peu dessous;

A *tâter le vent*, c'est-à-dire à lofer légèrement jusqu'à faire fasayer un peu la voile sur laquelle on se règle pour gouverner;

A *défier l'aulofée*, c'est-à-dire à empêcher l'avant de se rapprocher davantage du lit du vent, soit en dressant la barre si elle est dessous, soit en la mettant au vent, s'il y a lieu, pour contrarier l'embardée.

Il sait *laisser arriver, laisser porter*, c'est-à-dire éloigner l'avant du lit du vent; *rencontrer*, c'est-à-dire dresser ou changer la barre pour modérer un mouvement d'aulofée ou d'arrière imprimé au bateau; *mettre la barre au vent* et *mettre la barre dessous*. Il dit que le vent

joue, quand le vent, après s'être écarté de sa première direction, y revient peu après, pour s'en écarter de nouveau et y revenir ensuite; que le vent *refuse*, quand sa direction change et se rapproche de l'avant du bateau ; qu'il *adonne*, quand, au contraire, sa direction se rapproche de l'avant. Dans chaque cas il s'accoutume insensiblement au changement de voilure ou d'orientation que comporte l'incident et bientôt il l'exécute tout naturellement, sans hésiter, par une véritable accommodation de son système musculaire et nerveux à cette fonction nouvelle.

Dès le début, d'ailleurs, il a contracté des habitudes toutes mécaniques et qui deviennent pour lui une seconde nature. Quand il a hissé de la voile, il arrête ses drisses avec soin pour qu'elles ne se mêlent point et ne manquent pas à l'appel s'il devient nécessaire d'amener vivement la voilure. Il ramasse toujours son écoute de telle sorte qu'elle ne puisse embarrasser les pieds de personne, et pourtant il évite de l'amarrer et la garde en main, à moins que l'effort ne soit trop rude : auquel cas il lui donne deux ou trois tours sur le taquet, sans faire de clef ni de demi-clef sur ces tours. Il a soin de se tenir au vent en gouvernant. Il n'oublie pas qu'en cas de grain il doit immédiatement lofer en mettant la barre un peu sous le vent, spécialement s'il est nécessaire d'amener une voile. Et c'est ainsi qu'il en vient à faire corps avec le bateau comme un cavalier avec son cheval, à prévoir ses moindres mouvements, à les aider ou à les empêcher, selon le cas.

En même temps, et par la force des choses, son œil se familiarise avec les points de repère essentiels de la côte. De jour, il reconnaît les *phares* par la forme des tours et leur peinture; la nuit, il les distingue par leur mode d'éclairage : fixe, tournant, à éclats, fixe à éclats, alternatif, intermittent ou scintillant, qui les classe en six catégories distinctes. Les *balises* ou tours en maçonnerie élevées en pleine rade, lui indiquant les roches sous-marines qu'il doit éviter. Les *bouées* ou objets flottants fixés au fond de la mer par une chaîne et une ancre, lui apprennent par leur peinture même l'usage qu'il doit en faire : il n'ignore plus que, au moins sur les côtes de France, celles qu'il doit

laisser par tribord en venant du large sont peintes en rouge avec une large bande blanche près du sommet; celles qu'il faut laisser à bâbord sont peintes en noir; celles qui peuvent être laissées indifféremment de l'un ou de l'autre côté sont peintes en bandes alternantes, rouges et noires. Si ces bouées sont très rapprochées les unes des autres et numérotées, c'est qu'elles marquent une passe et qu'il faut laisser en entrant les numéros pairs à tribord et les numéros impairs à bâbord. Quant aux *coffres d'amarrage* et *bouées de corps morts*, la couleur blanche uniforme indique leur usage.

L'importance des *marées* se manifeste d'emblée au jeune yachtsmann. Il n'était pas sans savoir que ce mouvement périodique des eaux, qui se produit quatre fois en vingt-quatre ou vingt-cinq heures, modifie sensiblement la hauteur du fond près des côtes. Maintenant, il apprend par expérience que ce mouvement donne lieu à des courants en sens contraire, dits courants *de flot* ou *de jusant*, selon que le niveau de la mer monte ou baisse, et dont la vitesse atteint parfois 8 à 10 nœuds. Pour peu qu'il oublie de tenir compte du fait, de sérieux mécomptes ne tardent pas à le graver dans son esprit.

Par contre, s'il apprend à connaître la force des marées, il peut en certains cas l'utiliser et gouverner, grâce à son aide, sur tel ou tel point de la côte, directement contre le vent. Il est d'ailleurs indispensable de savoir le fond qu'on pourra trouver à une heure donnée en un lieu donné, et c'est ce qu'indique un petit livre intitulé l'*Annuaire des marées*. Théoriquement, la plus haute mer en un point donné, devrait arriver trente-six heures après le passage du soleil et de la lune au méridien, quand ces deux astres (qui, par leur influence d'attraction, causent l'élévation des masses liquides sur le globe terrestre) se trouvent à peu près en conjonction ou en opposition; mais chaque lieu subit un retard toujours croissant, en raison de la configuration des côtes et d'autres circonstances, et les marées ne sont pas égales partout; c'est ainsi qu'elles deviennent presque nulles dans les mers intérieures comme la Méditerranée, la Caspienne et la mer Noire.

UNE CROISIERE SUR LES COTES DE NORWÈGE — LES YACHTS DANS UN FJORD

En France, les sondages portés sur les cartes sont toujours rapportés aux plus basses marées, et l'*Annuaire des marées*, qui paraît tous les ans, donne précisément l'heure et la hauteur de la pleine mer et de la basse mer pour un grand nombre de points choisis sur les côtes les plus fréquentées.

D'autre part, les bureaux météorologiques établis en Europe et aux États-Unis annoncent télégraphiquement le temps probable : il est aisé de s'en informer quand on projette une sortie au large. Si ces pronostics ne sont pas toujours exacts pour les petits changements de temps, ils le sont d'ordinaire pour les grands bouleversements atmosphériques. L'aspect de la mer, du ciel, des nuages, du soleil, de la lune, les mouvements des poissons et des oiseaux fournissent aussi des indications précieuses et qu'il faut apprendre à discerner. Enfin, le baromètre anéroïde fournit des éléments de pronostic presque infaillibles quand on sait les interpréter d'après les données de l'expérience, en les combinant avec celles du thermomètre et de l'hygromètre.

Ici, le jeune yachtsman touche déjà à l'outillage scientifique de l'art naval. S'il se destine à la navigation de long cours, il devra se familiariser avec l'usage du sextant, afin de relever tous les jours, à midi, la hauteur du soleil sur l'horizon et d'en déduire la longitude du lieu, par référence à l'heure donnée par les montres marines. Mais s'il ne vise que la navigation côtière, le compas et les cartes marines lui suffiront, avec une règle, pour diriger son yacht, par la méthode des « relèvements croisés ». Cette méthode est très simple : soient deux objets connus sur la côte, — un rocher, une tour; on prend successivement, au compas, la direction de chacun de ces objets, vus du navire; on reporte les deux lignes sur la carte, à l'aide de la règle; le point où elles se croisent marque la position du navire. On arrive par une méthode analogue à déterminer la distance qui le sépare d'un point de repère déterminé sur la côte. Soit ce point, un arbre, une maison. On prend au compas la direction de l'objet et l'on marque avec soin l'angle que fait cette direction avec celle de la quille. A mesure que le bateau avance, cet angle grandit; quand il

est devenu le double de celui qu'on a noté, la distance entre le navire et l'objet en vue est connue; elle est précisément égale au chemin parcouru dans cet intervalle.

N'insistons pas. Ce sont là menues choses pratiques qu'on trouve dans tous les traités de navigation, où le yachtsman novice devra aller les chercher, s'il veut se mettre en possession des éléments du métier. Tout cela est fort simple, à la condition de procéder méthodiquement; il suffit à une intelligence moyenne d'y porter son attention et de contrôler par des expériences fréquentes les règles données dans les manuels pour arriver très vite à accomplir mécaniquement ces petites opérations nautiques.

Quant au mal de mer, qui semble à beaucoup de gens si étroitement associé à l'idée d'un navire, c'est pour la majorité des hommes une infirmité toute passagère. Il est rare qu'on en souffre longtemps à bord d'un bateau à voiles; dans la plupart des cas, un noviciat de quelques jours suffit pour affranchir de cet hôte incommode le futur yachtsman, et, une fois « amariné », il peut bien avoir une rechute ou deux, mais c'est chose sans importance. Les personnes qui restent inaptes à la navigation pendant tout le cours d'un long voyage, et à plus forte raison pendant tout le cours d'une carrière navale, sont une exception heureusement rare.

Le compas.

En course. — L'arrivée des yachts.

XX

LE YACHT POUR UN

La meilleure école d'application, pour un jeune yachtsman qui termine son apprentissage, est un petit bateau construit pour lui, sur ses plans, sous sa surveillance, et dont il est tout ensemble l'architecte, le capitaine et l'équipage. Ce genre de yachting est à la fois le moins coûteux, le plus pratique, et, au fond, le plus sérieux. Il ne s'agit pas là de voyager comme un colis sur un navire à soi, conduit par un homme du métier, ce qui n'est pas plus du yachting, pour le dire en passant, qu'une promenade en voiture n'est de l'équitation. Il s'agit de se fier à ses propres connaissances, à son sang-froid et à ses muscles du soin de tout gouverner, de tout faire, à bord d'un bateau où l'on est *seul*.

Et c'est pourquoi le « yacht pour un » est l'idéal même de l'art. Qu'il soit de 5 tonneaux ou de 1 tonneau et moins, peu im-

porte, pourvu qu'il ait un pont, une cabine suffisante pour s'y allonger, un mât et des voiles qu'on manœuvre tout en tenant la barre. Il n'en faut pas davantage pour s'en aller au bout du monde, si le cœur y est, et, en tout cas, pour goûter en leur forme la plus savoureuse et la plus raffinée les plaisirs de la navigation maritime. Plus le yacht est petit, meilleur et plus complet est le sport, — tout le monde en convient aujourd'hui.

C'est pourtant une idée relativement nouvelle, car elle date des exploits de M. J. Mac Gregor dans son fameux petit yacht *Rob-Roy*, en 1867 et années suivantes. Depuis lors elle s'est répandue, grâce à M. Kunhardt, l'éminent écrivain yankee qui a fait du « yacht pour un » l'étude la plus approfondie, en des ouvrages désormais classiques. Sa doctrine est et restera la vérité pour tous les amis sincères de la mer, qu'ils soient pauvres ou riches : les premiers ne sauraient aspirer qu'aux plus petits modèles de yachts, et les seconds ne seront jamais de véritables marins, s'ils n'ont point passé par cette épreuve.

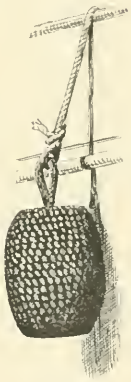
Fer de gaffe.

La forme la plus élémentaire du « yacht pour un » est le *canoë* (prononcer *quenou*), cette embarcation légère, imitée de la pirogue du Peau-Rouge ou de l'Esquimau, dont le caractère essentiel est à la fois de pouvoir porter un homme et de pouvoir être portée par lui. Depuis quelques années il nous vient du Canada de ces *canoës* qui sont de véritables merveilles d'élégance et de légèreté. On en fait qui donnent place à deux ou trois personnes et ne pèsent pas 15 kilogrammes. Rien de plus commode qu'une embarcation de ce genre et rien de moins cher.

Si vous avez bon pied, bon œil, bonne santé, l'esprit un peu aventureux et le caractère accommodant et si, d'ailleurs, vous savez, comme Diogène, vous passer des mille inutilités dont on aime tant à s'affubler, vous pouvez à très peu de frais faire les voyages les plus intéressants, les plus mouvementés et les plus fertiles en incidents.

Vous partez à la belle saison, naturellement; votre petite valise

imperméable contient un rechange complet, votre toilette, une lampe à esprit-de-vin, quelques menus ustensiles, et vous voilà en route. Le vent est-il favorable, vous hissez la voile; il « refuse », vous prenez les avirons; voulez-vous vous dégourdir les jambes, vous arpentez la berge en traînant au cordeau votre légère embarcation; vous la tirez à terre s'il vous plaît de faire la sieste, de pêcher à la ligne ou de déjeuner; un barrage vous arrête au passage, vous faites passer votre *canoë* par-dessus; enfin souhaitez-vous quitter votre cours d'eau pour en rejoindre un autre sans communication avec celui-ci, prenez votre bateau, chargez-le sur vos épaules et marchez. Est-ce trop loin? la première voiture de maraîcher vous y conduira; trop loin encore? le chemin de fer n'est-il pas là? Enfin vous irez d'un bout du monde à l'autre, vous et votre bateau, sans grands soucis ni grandes difficultés. Vous verrez comme on s'habitue vite à coucher, et à très bien dormir au fond de son *canoë;* quand on ne trouve pas d'auberge, à faire sa toilette sous un saule, dans un ilot; à apprêter son déjeuner en dix minutes avec une lampe à esprit-de-vin; et, si vous avez une bonne ligne et un petit fusil, pour peu que vous soyiez pêcheur et chasseur, vous verrez quelles aubaines inattendues viendront vous surprendre.



Ballon pare-battage.

A qui l'a goûté, ce genre de sport est des plus attrayants qui soient; c'est un repos cérébral complet; un retour, en pleine civilisation, à la vie sauvage qui fut celle de nos premiers aïeux, et qui a bien son charme à l'occasion.

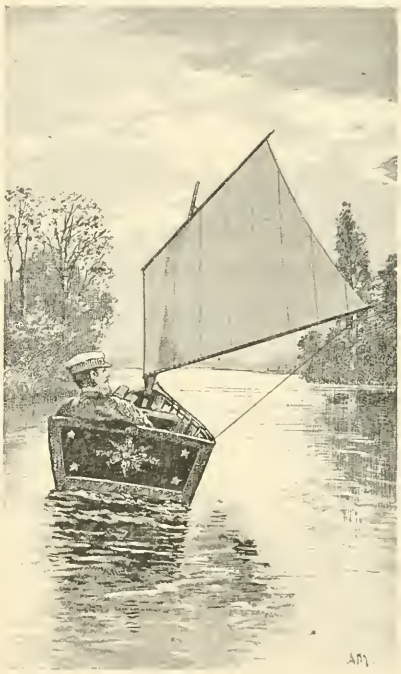
Le canoeing, on le voit, est une sorte de yachting primitif, qui peut encore avoir une place très honorable dans le monde des sports. Certes, il est agréable de prendre les eaux de l'Océan sur une goélette à la fière mâture, au fin corset de cuivre; mais il ne faut pas dédaigner pour cela le « canoeist » qui s'en va ses six kilomètres à l'heure, l'écoute à la main : lui aussi, il est chez lui, maître à son modeste bord, il connaît toutes les joies de la vie aventureuse, et, pour être d'un autre ordre, ses jouissances n'en sont pas moins vives; de plus,

certains ennuis, qui sont l'envers du yachting, lui sont épargnés. Pas de querelles, et pour cause, avec son équipage; pas de difficultés avec les autorités de port, les pilotes, les bassins; puis, la saison finie, son « yacht » est bien vite désarmé et remisé dans un hangar jusqu'aux prochains beaux jours.

Le canoë n'a qu'un défaut : il est insuffisant pour la mer. Si donc on le mentionne ici, c'est qu'il est bien le père authentique du yacht « pour un », dont M. Kunhardt s'est fait si judicieusement l'apôtre. Résumons à grands traits sa théorie.

« Il y a, nous dit-il, un charme tout particulier dans la responsabilité sans partage que le yachtsman s'impose à lui-même en se lançant tout seul sur les flots avec son frêle esquif. Soucis et affections, il laisse tout derrière lui. Désormais son bateau est son unique ami. Il ne tarde pas à l'investir d'une sorte de personnalité, il épelle pour ainsi dire ses qualités et ses défauts, comme il ferait d'un être vivant; il le gouverne avec amour, il en fait sa chose et le complément de lui-même. Là, point d'hôtes incommodes et toujours occupés du rivage ou des moyens d'y revenir, de l'heure d'un train, de mille choses étrangères à la mer; point de passagers inutiles, impatients du moindre calme et inquiets d'arriver comme si le yacht était pour eux la plus ennuyeuse des prisons; point de visites; point de cravate blanche; rien qui vienne troubler l'idéal de la vie maritime. Le logis est petit, mais il ne doit rien à personne, et la nécessité même d'y trouver une place pour chaque chose ajoute du piquant au train ordinaire de l'existence. Compter sur des dîners à trois services serait un peu ambitieux. Mais quel appétit on gagne à l'ouvrage, sous le bon air salin, pour le plus élémentaire des repas expédié entre deux manœuvres! Haut perché sur le côté du vent et sondant du regard l'obscurité grandissante, pour apercevoir la terre après une rude journée de labeur au large, le navigateur affamé par dix ou douze heures de jeûne mangerait sans répugnance un bout de filin ou une vieille paire de bottes : à plus forte raison s'estime-t-il heureux de se mettre sous la dent un bout de biscuit et de fromage, en l'arrosant d'une lampée de rhum. Le menu le plus raffiné ne donnera jamais des

satisfactions pareilles, et celui-là seul les connaît qui les a conquises par le travail personnel. Et quand enfin le but que vous vous êtes assigné comme terme de la journée pointe dans la nuit, quand la fin de vos fatigues s'annonce par le bruit joyeux de la chaîne d'ancre courant à travers l'écubier, quelle musique céleste, auprès de laquelle pâlirait le meilleur orchestre! Quelle sensation de repos, à voir votre cher petit bateau se balancer tranquillement au mouillage, tandis que vous vous glissez dans la cabine, que vous allumez la lampe et que vous entendez chanter la bouilloire. Oh, le bon dîner que vous faites alors, et la bonne pipe qui le couronne!... Rien, non rien ne peut approcher de la combinaison de ces joies. »



Canoeist et son canoë.

Développant sa thèse, M. Kunhardt nous montre le yachtsman à l'œuvre dans son petit bateau ponté. L'esprit ordonne et le corps obéit; vous vous êtes assigné une tâche et votre récompense se trouve dans l'accomplissement même de cette tâche. C'est à la fois un amusement et un travail, un passe-temps et une éducation; c'est la pratique associée à la théorie, la santé et le plaisir.

Notre auteur passe ensuite au détail, pour examiner d'abord quelles seront les dimensions du bateau. Elles dépendent de la taille même et du poids de celui qui doit l'habiter : de 4 à 5 mètres en moyenne. Le prix du bateau et de son gréement complet ira presque toujours à 2000 ou 3000 francs. L'inventaire comprendra : ancres, pompes, chaîne, caisses à eau, canot pliant ou embarcation légère, quelques outils usuels, bouées, ranaux réglementaires, lampe de ca-

bine, signal de brume, fourneau de cuisine et accessoires, linge, vaisselle, literie, seau de toile, montre marine, baromètre, lunette d'approche, compas, sondes, cartes, règle graduée, tube pour le remplissage des caisses à eau, souliers de toile, vêtements imperméables, brosses, balais et fauberts, pavillon et guidon. En fait de voiles, outre celles que comporte votre gréement, n'oubliez dans aucun cas un *spinnaker* : c'est une aide inappréciable quand on court grand largue et dans les longues allures; que cette voile de fortune soit en coton, légère et facile à paqueter serrée. Une *flèche* a moins d'importance.

Le canot de toile imperméable, système Berthon, pouvant se plier et se ranger sur le pont, où il occupe très peu de place, est de beaucoup le plus commode. Une invention récente, le *bolsa*, mériterait d'être mise à l'essai parce qu'elle ferait en même temps office de bouée de sauvetage : c'est une sorte de catamaran portatif, formé de deux cylindres de caoutchouc qu'on remplit d'air à l'aide d'un soufflet; un système de bretelles et de plaques de liège sépare les deux cylindres et forme une sorte de radeau insubmersible qu'il est aisé de loger à bord et qui peut rendre de grands services.

En fait d'outils, une hachette, un ciseau, un marteau, une lime, une scie, une ou deux vrilles sont indispensables; avec une provision de clous et de vis, du fil d'archal, des pièces de cuir et de toile, du fil à voile, un dé à coudre, des aiguilles, de la cire vierge et de la toile cirée. Ne pas oublier une boîte de noir et de vernis, pour donner, de temps à autre, un coup de tampon aux flancs du yacht, et l'entretenir dans cet état de fraîcheur qui caractérise un bateau bien tenu.

Deux ou trois bouées de sauvetage doivent toujours être sous la main. Celles qui sont constituées par une bande de caoutchouc gonflée d'air servent de coussin sur le banc du cockpit ou du canot, et d'oreiller dans la cabine. L'usage veut qu'on les fasse peindre en bleu ou en blanc, avec le nom du yacht et celui de son port d'attache en lettres d'or sur un côté, et les couleurs du maître sur l'autre. On fait maintenant des gilets imperméables, doublés de liège, qui n'ont rien de disgracieux et ne gênent nullement celui qui les porte, tout en étant de nature à le soutenir fort bien sur l'eau.

Sur le fourneau, les opinions et les goûts diffèrent. Compte-t-on se livrer aux douceurs de l'art culinaire, — un coqueron pourvu de sa poêle, de sa bouilloire, de sa marmite et de son four n'est pas de trop. — Mais si l'on veut réduire au minimum les soucis de cet ordre, une simple lampe à alcool, sous une bouilloire, suffit largement. C'est tout ce qu'il faut pour préparer une tasse de thé ou de café, cuire des œufs à la coque ou réchauffer une boîte de conserve qu'on jette par-dessus bord après l'avoir vidée.

Un matelas imperméable donne une couchette excellente avec des couvertures de laine. Ne jamais oublier que dans un bateau de petites dimensions, la literie est toujours sujette à se mouiller. Il est donc essentiel qu'elle soit facile à sécher.

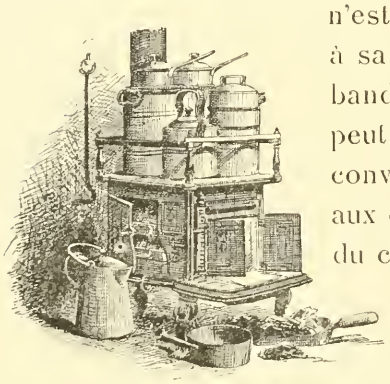
Le compas sera fixé à demeure sur la cloison antérieure du cockpit. Pour les cartes marines, on peut adopter un arrangement qui consiste à les découper en carrés de même dimension qu'on glisse sous le verre d'un cadre fixé, auprès du compas, à la paroi arrière de la cabine. En changeant le carré selon les besoins, on a toujours devant soi l'image du pays qu'on parcourt, sans l'ennui de déployer sous la brise une carte ordinairement peu maniable.

Le cotre *Éperlet*, à M. Clausse.

Au point de vue de la sécurité, on peut être sans inquiétude : il n'y a aucun rapport entre la flottabilité d'un bateau et sa grandeur. Combien de fois ne voit-on pas un gros navire abandonné, dans un ouragan, par son équipage

qui s'est jeté dans les embarcations et qui a ainsi échappé à la mort?

La forme, la solidité, la nature de gréement, la place du lest, tels sont les véritables éléments de la sécurité : le tonnage n'y joue aucun rôle. Plus petit est le yacht, plus capable de résistance il est ou doit être, si l'on se réfère aux efforts qu'il aura à supporter. Un bateau « pour un » est nécessairement fait d'un moins grand nombre de pièces qu'un grand navire, de matériaux mieux choisis, d'assemblages plus exacts et plus fins, surveillés dans le dernier détail. Il n'est rien de plus aisé que d'ajouter encore à sa force, en consolidant ses fonds par des bandes de fer et des attaches de cuivre. On peut donc affirmer qu'un petit yacht, s'il est convenablement établi, résiste beaucoup mieux aux coups de mer que les bateaux ordinaires du cabotage ou même du long cours.


Le fourneau de cuisine.

Deux traits essentiels le rendront parfaitement sûr par les plus gros temps, pour incommode que ses faibles dimensions puissent le faire en pareil cas : ces deux traits essentiels sont un lest suffisamment bas pour que le chavirement soit chose impossible, et une légèreté telle de l'avant, qu'il s'élève toujours à la lame. Il est de plus indispensable d'arranger les choses pour que le yacht ne puisse pas embarquer d'eau, car un pareil accident viendrait modifier de tout point les conditions de son équilibre. Un bateau destiné à la pleine mer sera donc ponté d'un bout à l'autre et l'on aura soin que le cockpit reste sans communication avec la cale.

Le cockpit sera donc aussi réduit que possible, et parfaitement étanche. Au lieu d'ouvrir verticalement dans cet espace la porte de la cabine, on la disposera en panneau à coulisse au niveau du pont, de manière à lui donner un jeu horizontal. L'accès de la cabine, s'en trouve, à la vérité, moins commode, et il faut y descendre, ou plutôt s'y glisser, à l'aide d'une petite échelle; mais on est sûr que tout y sera parfaitement à sec, — avantage inappréciable. Un hublot

à l'avant permettra d'ailleurs toujours d'établir le courant d'air nécessaire à la ventilation. Que le bateau ainsi combiné ait des bords assez hauts, un corps suffisant au-dessus de sa ligne de flottaison, et, quoi qu'il arrive, il résistera à tout, il surnagera obstinément, fût-ce sur le flanc, comme une bouteille bien bouchée.

En ce qui touche au gréement, il est malaisé de tracer des règles générales; tout dépend du genre de navigation auquel est destiné le bateau. Il est clair, par exemple, qu'une distribution des voiles parfaitement pratique pour un homme seul, s'il se borne à faire des promenades de quelques heures en des eaux familières, peut devenir désastreuse s'il s'agit de longues journées de travail, de gros temps et de latitudes nouvelles.

A première vue, la voile unique du *cat-boat* semble la plus simple et la plus maniable pour un homme seul. Cette impression est parfaitement justifiée s'il s'agit d'une eau calme. Très convenable pour courir des bordées dans une rade, elle ne saurait pourtant être mise sérieusement en ligne pour une croisière au large.

Le gréement de *sloop* vaut beaucoup mieux et peut se montrer satisfaisant à tous égards sous une brise modérée. Mais pour peu que les circonstances deviennent difficiles, on s'aperçoit bien vite des inconvénients de cette voilure. Elle n'est pas assez maniable.

Le gréement de *cotre* est de tout point préférable à celui du sloop, quoique M. Kunhardt n'en dise rien, ce gréement étant peu usité en Amérique. Il donne pour l'avant une voilure plus divisée, puisque les focs sont au nombre de deux; la grande voile n'est pas lacée sur la bôme, ce qui permet de se mettre à la cape simplement en levant le point

La douche à bord.

d'amure et en amenant la trinquette, pour border le foc au vent. On pare ainsi le grain avec une grande facilité.

Mais le gréement de prédilection de notre auteur est celui du *yawl :* il le proclame supérieur à tous les autres. Il s'agit ici du yawl américain, récemment mis à la mode, et non du yawl anglais, qui est un simple cotre à tape-cul. Celui que préconise M. Kunhardt vient de San-Francisco : c'est un sloop dont la bôme démesurée a été coupée net en avant de la barre, pour laisser place à un mâtereau qui s'emplante sur le couronnement de l'arrière et qui hérite de la toile perdue par la grande voile ainsi réduite. Le bateau a donc trois voiles, — un foc, une brigantine et un tape-cul qui prend le nom de *driver*. Cette répartition de la toile est éminemment maniable pour un homme seul. En cas de grain, on amène la brigantine pour prendre un, ris et le bateau reste sous son foc et sa voile d'arrière. Inutile de lofer : on peut toujours proportionner la voilure à la force du vent, sans embarras ni fatigue. C'est l'idéal même du gréement « pour un. »

Telles sont, rapidement résumées, les précieuses indications que donne l'écrivain américain pour l'établissement d'un yacht de très petites dimensions. Quelques exemples, empruntés à l'histoire de ce yachting spécial, achèveront de montrer les avantages d'un bateau de ce genre.

Un mot d'abord du *Rob-Roy*, l'initiateur du mouvement, à bord duquel son architecte et propriétaire, M. Mac Gregor, commença par traverser la Manche, en 1867, puis exécuta divers voyages en Palestine, sur le lac de Tibériade, la mer Morte, le canal de Suez, le Nil, etc. C'était en réalité un *canoë*, mais un canoë rendu propre à la navigation maritime. Construit par John Cowes, de White, avec un soin particulier, le *Rob-Roy* jaugeait 4 tonneaux; sa longueur était de $6^{m}40$ (21 pieds), sa largeur de $2^{m}10$ (7 pieds) et sa profondeur de $1^{m}22$ (4 pieds); double coque, quille en fer et carlingue du même métal. La cabine était constituée par un panneau dont la partie postérieure pouvait se relever au-dessus du cockpit et donner accès à l'appareil culinaire, logé dans un coffre à bâbord. Cet appareil se composait d'une « lampe russe » émettant une flamme vive et bril-

lante pendant un intervalle suffisant pour faire cuire un œuf ou frire une tranche de jambon. La cloison arrière de la cabine pouvait former un plan incliné, de manière à se transformer en oreiller de lit de camp, par la simple adjonction d'un matelas imperméable. Un coussin garni de liège et destiné à servir au besoin de bouée garnissait le banc du cockpit. Contre cette cloison étaient fixés le compas, le cadre pour recevoir une section de carte marine et la lunette; une ligne de sonde, un couteau, une lampe, une misaine de fortune et divers menus objets étaient en outre disposés dans le cockpit, de manière à se trouver sous la main sans gêner le jeu du gouvernail. Des provisions de bouche restaient également à portée, dans un sac de caoutchouc, pour le cas où il serait impossible de préparer un repas normal. La caisse à eau, logée dans la cabine, portait un tube métallique montant jusqu'à hauteur de bouche, de telle sorte qu'il suffit d'appliquer les lèvres à l'orifice de ce tube et de le teter pour faire monter l'eau par aspiration. (C'est l'antique système qu'on trouve encore établi sur les vaisseaux de l'État.) Une boîte à savon et des serviettes avaient leur place au-dessus de la caisse à eau, qui contenait environ huit litres. En avant de ce réservoir, des coffres de zinc recélaient les vêtements de rechange, les livres et papiers du bord; un vide réservé à une valise abritait les habits de gala pour une descente à terre. De l'autre côté de la cabine, des coffres analogues se trouvaient assignés aux outils, comestibles, ustensiles de table et spiritueux. A l'arrière : les poulies, cordages, signaux et fanaux réglementaires; un baromètre sur la cloison de l'avant; sous le plancher, la soute aux bouteilles de bière et le vin; enfin, le canot pliant, en forme de losange, logé sur un des côtés de la cabine. Tel était le *Rob-Roy*.

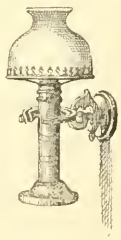
Son gréement, soutenu par des haubans métalliques, se composait d'une brigantine, d'un tape-cul et d'un foc relativement grand, car il ne mesurait pas moins de trois mètres à la base. Ce foc étant à demeure, toute la voilure pouvait se manœuvrer du cockpit. Pour les gros temps, M. Mac Gregor avait un capuchon de caoutchouc se terminant en tablier de cuir souple, boutonné sur les bords du cockpit, de manière à lui laisser la tête et les bras libres tout en protégeant

l'intérieur du bateau contre les paquets de mer. Comme costume habituel, des vêtements de laine avec surtout imperméable.

A peu près au temps où commençait la carrière du *Rob-Roy*, un autre yachtsman solitaire, M. Mac-Cullen, accomplit un voyage célèbre, du Pont de Londres à Douvres, avec le *Procyon*, petit lougre « pour un » construit, sur ses plans, à Whitstable.

Kate, à M. Middleton, autre petit yacht « pour un », a accompli le périple des Iles Britanniques. Il avait beaucoup d'analogie avec le *Rob-Roy*, mais avec plus de creux et de tirant d'eau.

Wulfruna, construit en 1880 à Dartmouth, sur les plans de son propriétaire, M. Underhill, est surtout remarquable en ce qu'il n'a coûté que 1 500 francs et s'est néanmoins prêté à des croisières très aventureuses. Longueur, 18 pieds ; largeur, 6 pieds; tirant d'eau, 3 pieds 8 pouces; quille et lest en fer; gréement de sloop. Ajoutons que la *Wulfruna*, quoique étant un des plus petits bateaux de sa classe, n'est pas exactement un yacht « pour un », mais plutôt un yacht « pour deux », car le propriétaire voyage fréquemment en compagnie de sa femme. — C'est peut-être, au surplus, la vraie solution du problème : un yacht pour un, où l'on puisse aller à deux.



Chandelier d'applique.

Le *Sunbeam* dans Snowy-Sound, détroit de Magellan.

XXI

LE VOYAGE DU *SUNBEAM*

Le voyage du *Sunbeam* marque une date mémorable dans l'histoire du yachting. C'est le premier bateau de plaisance qui ait fait le tour du monde, et cela sous la direction du propriétaire en personne, presque entièrement à la voile. A ce titre, il faut résumer ici ce voyage, un des plus complets qui aient jamais été faits d'ailleurs, car il offre, pour ainsi dire, le tableau abrégé de tous les spectacles offerts aux voyageurs sur la machine ronde. Sir Thomas Brassey s'y était préparé par des études sérieuses. Il connaissait toutes les parties de l'art nautique; il aimait la mer; il avait des vues personnelles en matière de construction navale; il possédait la grande fortune indispensable pour réaliser ses idées; enfin, il avait eu le bonheur d'épouser une femme capable de les comprendre et de les partager.

On sait que cette exquise lady Brassey est morte, dans l'été de 1887, à bord de son yacht, précisément comme elle l'aurait souhaité sans doute, s'il lui avait été donné de choisir sa fin. Elle était fille de M. Alnutt, de Berkeley-Square, grand chasseur de renard devant l'Éternel, qui resta veuf de bonne heure et fit de cette enfant sa compagne de tous les instants. A cinq ans elle l'escortait partout sur son poney blanc, à peine plus haut qu'elle-même. Jeune fille, elle fut à Londres, pendant deux saisons, la *beauté* à la mode : brune de teint, avec des dents éclatantes. Personne n'était plus admiré dans Rotten-Row pour la grâce de son assiette en selle. Bientôt elle épousa M. Thomas Brassey, député au Parlement britannique (depuis, lord Brassey), un des *sporting members* du parti libéral, bien connu par ses goûts nautiques, et si compétent en la matière, qu'il fut unanimement porté par le ministère Gladstone au Conseil d'Amirauté.

Grâce à son éducation virile, et en dépit d'une santé délicate, lady Brassey était faite pour la mer. Elle apportait d'ailleurs à toutes choses une énergie et une conscience rares, dirigeait une association d'ambulancières, était « graduée de première classe » à l'École de cuisine de South-Kensington, savait remplir dans toute leur étendue ses devoirs de mère et de femme du monde accomplie : c'était en un mot une de ces créatures d'élite qui brillent partout où le sort les place, derrière un comptoir de modiste ou à la tête d'une école primaire, comme sur le siège du plus correct des drags ou à la barre d'un yacht à vapeur.

Le *Sunbeam* (Rayon de Soleil), construit à Liverpool sur les dessins de M. Brassey, est ce qu'on appelle une goélette composite de 530 tonneaux, à trois mâts et à hélice, avec une machine de 350 chevaux et des soutes pour vingt jours de charbon. Sa marche peut aller à 11 nœuds. C'est à bord de ce bijou naval que lady Brassey fit avec son mari, ses enfants et quelques amis, le fameux voyage autour du monde qu'elle a conté plus tard, et qui dura 11 mois, du 1er juillet 1876 au 27 mai de l'année suivante. En 1887, elle voulut renouveler son exploit, visiter l'Inde et l'Australie, après les deux Amériques, après Taïti, la Chine et le Japon. Elle prit la fièvre à

Port-Dawin et mourut en pleine mer, le 14 septembre, à distance égale du continent australien et du Cap. Il fallut la jeter à la mer, un boulet aux pieds, en bon marin qu'elle était. Épilogue charmant d'une vie charmante, qu'elle avait rêvé peut-être et qu'elle rencontra.

Toutes ces circonstances réunies impriment au premier voyage du *Sunbeam* un caractère vraiment unique et qui répond pour ainsi dire, dans les annales du yachting, aux voyages du capitaine Cook dans les annales de la géographie. Si l'on ajoute que ce premier tour du monde, effectué par toute une famille, sous le commandement de son chef, s'accomplit avec un bonheur rare, qu'il n'y eut pas un seul accident grave, que les observations de vitesse, de temps et de météorologie furent prises à bord avec une admirable ponctualité, on s'expliquera aisément l'enthousiasme que suscita ce voyage dans le monde anglo-saxon et l'influence décisive qu'il exerça sur le développement de la grande navigation de plaisance. Nous le résumons donc à grands traits.

LADY BRASSEY

Le *Sunbeam* quitte Chatham le 1er juillet 1876, avec quarante-trois personnes à son bord, comprenant l'équipage, les domestiques et femmes de service, cinq invités : Hon. A.-J. Bingham, F. Hubert Freer, Esq. Commander James Brown, R.-N., Captain Squire, T. S. Lecky, R. N. R., Henry Percy, Potter, Esq. (Médecin); enfin M. et Mrs Brassey, les propriétaires du yacht, avec leurs quatre enfants, dont une petite fille au berceau.

16 juillet. — Le yacht arrive en vue de Madère, sans autre aventure que la rencontre d'un vaisseau abandonné, chargé de vin d'Oporto, et jette l'ancre dans la baie de Funchal.

Après Funchal on visite Ténériffe, dont tout le monde veut esca-

lader le pic. Tandis qu'on est dans la région des nuages, à la lueur des torches, un phénomène curieux se produit : les ombres gigantesques des voyageurs se dessinent sur les nuages environnants, rappelant le « Spectre du Brocken. »

Arrivée près de l'Équateur. Apparition de la *Croix du Sud*, qui ne semble à aucun des voyageurs aussi belle qu'il l'aurait cru.

8 août. — Passage de la ligne avec les farces accoutumées. Absence d'aurore et de crépuscule dans la zone tropicale; le soleil est maintenant si parfaitement vertical, que les bords du chapeau suffisent à ombrager toute la personne.

16 août. — La terre est signalée (cap Frio, Brésil), après quinze jours passés sans avoir rien vu que le ciel et l'eau.

17 août. — On jette l'ancre devant Rio-de-Janeiro. On visite la ville. Dans la rua do Ouvidar, achat de fleurs artificielles, spécialité du pays. Ces fleurs sont un peu chères (725 francs pour quelques tiges); mais aussi chaque pétale est formé de la gorge d'un colibri, et elles sont durables autant que coûteuses. — Voici neuf ans que je les porte, dit Mrs Brassey, et elles sont comme neuves.

28 août. — Tous les journaux portant des annonces de ventes d'esclaves, les voyageurs, curieux de voir ce trafic, parviennent à s'introduire dans une maison où vingt-deux hommes, onze femmes et enfants sont exposés à l'enchère. Chacun de ces malheureux vante et proclame hautement ses qualités et ses talents, tout en examinant avec anxiété la physionomie de ses acheteurs possibles.

1er septembre. — Ascension du pic de Tijuca. Les dernières assises de la montagne se composent de 96 degrés de granit avec une chaîne en guise de rampe pour garer les touristes du vertige dans cette montée précipitueuse. En haut, vue splendide : toute la baie de Rio avec ses découpures riantes et ses îles innombrables, depuis le cap Frio jusqu'au Rio Grande do Sul.

5 septembre. — On quitte Rio, en route pour la République Argentine. Au milieu d'un vent d'orage, une troupe de pigeons et d'albatros suit le yacht. On aborde à Montevideo. Profusion de cours pavées

LE TROIS-MATS-GOÉLETTE A HÉLICE *SUNBEAM*, A LORD BRASSEY

en marbre, terrasses à l'italienne. Au Brésil, tout était étincelant de fleurs : ici, c'est la verdure qui domine.

14 septembre. — A Buenos-Ayres, achat de ponchos. Un poncho est une sorte de châle carré de couleur bise, avec une ouverture au centre pour y passer la tête. Depuis le plus haut fonctionnaire jusqu'au dernier mendiant, tout le monde a son poncho. Les plus beaux sont faits de fine laine de vigogne tissée par les femmes de la province de Catamarca. Il est difficile de s'en procurer d'authentiques, et on ne les paie pas moins de 2000 francs. Les touristes sont vivement exhortés, lorsqu'ils feront une excursion dans les terres, à ne pas emporter de châles. Car les *Gauchos,* métis indiens des Pampas, grands amateurs de ponchos, n'hésitent nullement, pour se les approprier, à couper la gorge du possesseur.

Les voyageurs assistent à la capture d'un cheval sauvage, au moyen du lasso indien.

28 septembre. — Embarqués la veille pour Sandy-Point (détroit de Magellan), les voyageurs rencontrent un navire anglais, le *Monkshoven,* en train de brûler. On recueille l'équipage (15 hommes), et comme ce n'est pas une mince addition au personnel du yacht, on est obligé de se rationner pour certaines choses, notamment pour l'eau. Jusqu'au prochain ravitaillement, l'eau de mer seule devra être employée pour le bain. Le capitaine naufragé raconte qu'il a rencontré un navire américain qui n'a pas prêté la moindre attention à ses signaux de détresse. Il dit aussi à Mrs Brassey, qu'au moment de quitter le *Monkshoven,* il a cru devoir sacrifier son chien, un terre-neuve magnifique, mais féroce pour les étrangers. En contant son sacrifice, les yeux du capitaine se remplissent de larmes.

1er octobre. — Un paquebot est signalé et reconnu pour appartenir à la Compagnie du Pacifique. On demande à parlementer. Le paquebot diminue sa vapeur, et une embarcation détachée du *Sunbeam* amène bientôt M. et Mme Brassey, leur fille Mabel et le capitaine naufragé, à bord de *l'Illimani*, où ils sont accueillis avec beaucoup d'empressement et de curiosité. Le commandant se charge gracieusement de rapatrier les quinze marins. De plus, il fait présent à

M. Brassey d'un demi-bœuf tué le matin, d'une douzaine de poulets et de canards vivants, et des journaux les plus récents.

6 octobre. — Après avoir longé la côte sablonneuse de Patagonie et les rudes montagnes de la Terre de Feu, on atteint Sandy-Point, le seul coin civilisé de tout le détroit, lieu de déportation de la République chilienne.

8 octobre. — Le *Wilmington*, le navire américain dont a parlé le capitaine naufragé, aborde à Sandy-Point. Il dit n'avoir pas compris que le *Monkshoren* était en détresse, et comme c'était son intérêt aussi bien que son devoir de le secourir (3 ou 4 mille livres sterling de prime lui seraient revenus), on est bien obligé de le croire.

9 octobre. — Passage du détroit de neige (*Snowy-Sound*), premier aperçu de l'océan Pacifique. On jette l'ancre pour la nuit dans la baie des Castors. Mrs Brassey, le capitaine Brown et les enfants descendent pour cueillir quelques fougères; mais la vue d'un feu mal éteint leur fait rebrousser chemin vers le yacht en toute hâte. Glaciers admirables. A tout moment, un bloc énorme se détache et tombe dans la mer avec un fracas de tonnerre et parfois bloque les détroits. Sous le soleil qui se retire, de nombreux icebergs aussi hauts que des montagnes affectent des formes fantastiques : vaisseaux lancés à toutes voiles, châteaux, forts, clochers, tourelles, cygnes gigantesques. Les enfants sont en extase devant ce spectacle féerique.

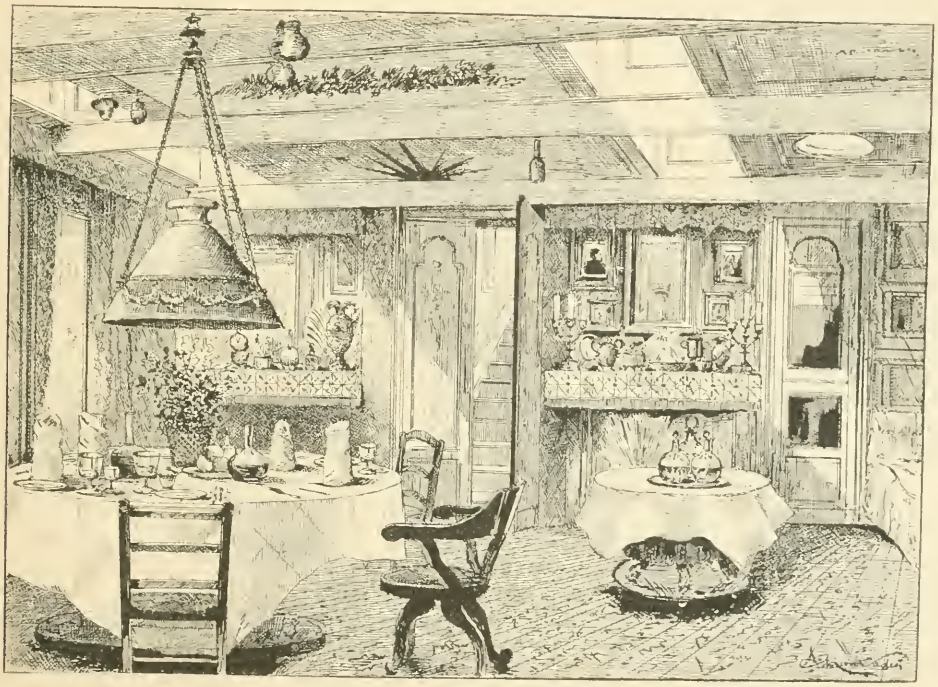
10 octobre. — Jusqu'ici le temps a été favorable, mais il faut en profiter et ne pas s'oublier en route, car, vienne le brouillard ou l'ouragan, il serait impossible d'avancer. En pareil cas, il n'y a pas autre chose à faire qu'à courir des bordées en envoyant, si c'est possible, un détachement à terre pour y allumer un feu qui serve de point de repère.

12 octobre. — On sort enfin des détroits et Mrs Brassey ne peut se défendre de rendre hommage à l'habileté consommée avec laquelle son mari a conduit le *Sunbeam* en ce pas difficile; ayant tout étudié, tout calculé, tout prévu, n'hésitant jamais, ne quittant presque jamais le pont, bref se montrant l'égal d'un marin accompli.

18 octobre. — On aborde à la baie de Lota. Ici Mrs Brassey se

sépare de son mari et voyage quelque temps par terre, tandis que le *Sunbeam* longe la côte.

30 octobre. — Le *Sunbeam* quitte Valparaiso, en route pour les îles de la Société. On renonce à visiter l'île de Robinson (Juan Fernandez) qui ne se trouve pas sous les vents alizés : il faut s'attacher



La salle à manger du *Sunbeam*.

à perdre le moins de temps possible. Mais ces mêmes vents alizés tardent beaucoup à se faire sentir. Mrs Brassey tâche de persuader son mari de s'aider de la vapeur sans plus tarder. Or, son ambition à lui serait de faire toute la traversée sans y avoir recours. « Un vrai yachtsman, — dit-il dans une lettre au *Times*, — doit aimer la voile d'un amour exclusif. » En attendant, si l'alizé n'arrive point, qui sait combien de temps on roulera sur place? Depuis six jours qu'on vogue sur le Pacifique, on n'a vu ni une île, ni un bateau, ni un être vivant, sauf quelques albatros et deux baleines.

6 novembre. — Rencontre d'un vaisseau marchand, avec lequel, selon la coutume invariable du *Sunbeam*, on échange des signaux. (On constata plus tard l'excellence de cette mesure, lorsque la fausse nouvelle s'étant répandue que le yacht s'était perdu corps et biens, le 9 octobre, dans les détroits de Magellan, le vapeur allemand le *Sahara* put affirmer qu'il l'avait rencontré le 13, et rassurer ainsi les amis des passagers.)

8 novembre. — Calme plat. M. Brassey donne enfin l'ordre d'allumer les feux de la machine, ordre reçu avec acclamations. En une heure la vapeur agit, et on avance rapidement vers Taïti. Mais bientôt, une brise permettant de faire 10 nœuds à l'heure s'étant fait sentir, on arrête la vapeur : il semble enfin qu'on ait trouvé l'alizé.

13 novembre. — Vent violent. Le mât de misaine est emporté. On ne porte plus que les basses voiles, ce qui cause un roulis insupportable. Mrs Brassey souffre de la fièvre syrienne.

24 novembre. — Il y a vingt-quatre jours qu'on tient la mer.. M. Brassey avait espéré aborder aujourd'hui à Taïti. Il regrette maintenant de n'avoir pas allumé les feux jusqu'à la rencontre de l'alizé. On se console cependant en constatant les qualités exceptionnelles du *Sunbeam*. Il a pu faire jusqu'à 5 nœuds, alors qu'il n'y avait pas assez de vent pour éteindre une bougie, M. Brassey ayant fait l'expérience de se promener d'un bout à l'autre du pont, son bougeoir allumé en main.

27 novembre. — On arrive en vue de l'île de Tatakatoroa. M. Brassey fait hisser sa femme dans un fauteuil jusqu'au haut du grand mât, d'où l'on domine l'ensemble de cette île curieuse, formée d'une couronne de corail avec un grand lac au milieu.

A Hao-Harpe (28 novembre) et à Maitea (1er décembre), M. Brassey, ses enfants et ses hôtes, risquent une visite à terre, bien pourvus de revolvers, pendant que le yacht reste en panne. Ils sont très bien reçus; les indigènes se montrent doux et inoffensifs, et comme il résulte de plusieurs relations de voyages qu'ils ont été parfois féroces, il faut en conclure que les visiteurs s'étaient mal conduits.

2 décembre. — Arrivée à Tahiti, après cinq semaines de traversée. Dans cette immense étendue d'eau, on n'a vu que deux navires.

8 décembre. — Arrivés à Hawaï : on se met tout d'abord en mesure de visiter le fameux volcan de Kilanea. Après une ascension assez difficile, on se trouve subitement au bord d'un ancien cratère qui

La chambre à coucher de lady Brassey.

a l'air d'un immense chaudron, large de 4 à 5 kilomètres, et rempli de poix refroidie. Au centre coule un ruisseau de lave brûlante. Çà et là des taches rouges se dessinent ; de la fumée et des flammes s'échappent du sol. Mais le nouveau cratère, avec son lac de feu, reste

encore à voir, et comme il est tard, on fait halte à Volcano-House.

Le lendemain, on part avec deux guides et la recommandation expresse de l'hôte d'obéir en tout à leurs instructions, car l'entreprise est hasardeuse. L'ascension est difficile; plus d'une fois, le pied s'enfonce dans la croûte molle et brûlante, et on se retire précipitamment, aveuglé, suffoqué par les gaz épais qui émergent aussitôt du sol. Enfin, on arrive au bord du cratère, et chacun demeure muet devant l'horrible grandeur du spectacle.

A cent pieds de profondeur, la lave en fusion bat la falaise opposée avec le fracas de la mer en fureur. Des cascades, des fontaines, des tourbillons de feu rouge et jaune, tombent, jaillissent, tournent; par instants, une rivière d'or traverse soudain ce tumulte. On a peine à s'arracher à ce spectacle effrayant. Cependant, après plusieurs heures de contemplation, on revient sur ses pas; avec la nuit, les dangers de la route se manifestent d'eux-mêmes par une sinistre couleur rouge. M. Brassey glisse, sa canne s'enfonce quelque peu dans le sol, et avant qu'on ait eu le temps de la retirer, elle est en feu. Deux fois, la voyageuse perd connaissance. Enfin on arrive à l'hôtel. Au matin, une rivière de lave coule sur le chemin qu'on a suivi la veille. Que le phénomène se fût produit quelques heures plus tôt, et les voyageurs étaient perdus.

Les Hawaiens sont grands amateurs de jeux et de sports de tous genres. Leurs exploits natatoires sont absolument surprenants; ils paraissent presque amphibies. Tous les princes et princesses sont admirables nageurs. Sur la rivière on trouve des chutes d'eau que les indigènes s'amusent à passer dans toutes sortes de postures, deux à deux, assis, allongés, en chaîne. Une jeune fille qui se risque à son tour est toute gracieuse avec sa robe blanche et sa guirlande de fleurs, portée par le flot, comme une nouvelle Ophélie.

Non loin de là, l'île de Molokai est le triste refuge des lépreux. Un Français a consacré sa vie à soigner et consoler ces infortunés. Jusqu'ici il est resté indemne, dit-on. Il n'en est pas moins condamné à ne revoir jamais amis ou patrie. Honneur soit rendu à son dévouement!

1er janvier 1877. — Honoloulou. Présentation à Kapiolami, reine des îles Sandwich, belle et imposante personne. La souveraine visite le yacht avec toute sa famille et s'en déclare charmée.

4 janvier. — On fait voile vers Yokohama. L'influenza sévit à bord. Bêtes et gens en sont frappés. Le plus jeune enfant de M. Brassey est dangereusement malade.

15 janvier. — Le *Sunbeam* se trouve soudain pris dans la queue d'un ouragan; on file 15 nœuds à l'heure.

28 janvier. — Nuit terrible. Mâture saccagée, renversée; un froid très vif commence à se faire sentir, quoiqu'on sorte à peine des tropiques.

29 janvier. — On signale le Jujiyana, que les Japonais appellent la montagne sans rivale et la plus jeune du monde. Elle a surgi, en effet, dans les temps historiques, il y a 2600 ans. Arrivée à Yokohama. Les enfants remarquent « que le paysage ressemble à un éventail japonais », ce qui montre la sincérité des artistes indigènes.

14 février. — Dans la mer intérieure, froid intense. Nuit terrible. Le feu a pris dans la chambre des enfants, par la faute des bonnes. Après quelques heures de travail acharné, on se rend maître de l'incendie. Le temps menaçant, on renonce à passer par le dangereux détroit de Simono-Siki et on longe Kiou-Siou et Lou-Tchou.

26 février. — Hong-Kong. Une armée de Chinois vociférants offrent leurs services à l'entrée du port. Mais M. Brassey tient essentiellement à piloter lui-même toutes les fois que c'est possible.

8 mars. — On s'embarque à Macao pour Singapour. M. Brassey, quoique très souffrant, reste à son poste toute la nuit.

17 mars. — Singapour. Chaleur étouffante, malgré la mousson qui souffle.

28 mars. — Ceylan s'annonce par ses parfums délicieux. Pays admirable, fleurs merveilleuses, surtout le jasmin, mais la chaleur est absolument intolérable. Dans un tiroir, Mrs Brassey trouve un bâton de cire à cacheter passé à l'état liquide.

8 avril. — On reprend la mer. Le thermomètre n'a pas baissé, et pourtant la température est supportable.

13 avril. — Rencontre du *Calypso*, de Glasgow. Mrs Brassey est surprise et heureuse d'entendre l'équipage de ce navire acclamer son mari.

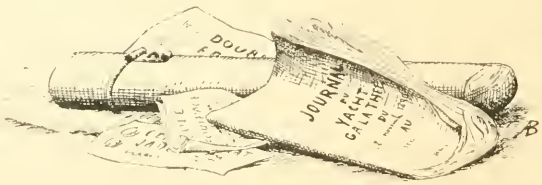
17 avril. — On traverse Bab-el-Mandeb, la « Porte des fleurs » et on entre dans la mer Rouge. Moka, Souakim, la Mecque, le mont Sinaï, Suez sont signalés et rapidement visités au passage.

26 avril. — Mrs Brassey, ses enfants et quelques-uns de ses hôtes prennent terre pour aller voir les Pyramides. A Alexandrie, ils rejoignent le yacht et arrivent le 8 mai à la Valette. Le duc d'Edimbourg, qui est à Malte en ce moment, vient visiter le *Sunbeam*.

14 mai. — On passe au méridien de Greenwich : virtuellement le tour du monde est accompli.

16 mai. — On franchit Gibraltar.

26 mai. — A 2 heures 30 de l'après-midi, la terre anglaise est signalée. A 3 heures, on touche Cowes, et le même jour on débarque à Hastings, où le *Sunbeam* reçoit de la population un accueil enthousiaste.



Les papiers du bord.

Le voyage de la *Nubienne*. — Icebergs; un feu de la côte d'Amérique.

XXII

QUELQUES VOYAGES FAMEUX

Depuis le premier voyage du *Sunbeam*, plusieurs propriétaires de yachts ont renouvelé son exploit et accompli le tour du monde sur leur bateau. C'est même devenu une mode aux États-Unis, et la mode est en train de s'étendre aux voyages de noces : le « grand tour » est désormais de règle pour les nouveaux mariés suffisamment pourvus des biens de ce monde. Il ne saurait être question de noter ici l'histoire de ces voyages : les amateurs la trouveront consignée tout au long, au moins depuis 1877, dans les douze volumes du journal de la Marine, *le Yacht*. Notons seulement quelques voyages restés fameux et pour ainsi dire classiques, — celui de la *Nubienne*, en Amérique; celui de la *Violette*, en Scandinavie; celui de l'*Éros*, en Écosse; du *Softwing*, en Norwège; la traversée de l'Atlantique par un bateau de 10 mètres, le *Leone di Caprera*, et celle d'Angleterre en Australie par le *White Squall*. Ce sont en quelque sorte des jalons

historiques propres à montrer ce qu'on peut faire avec un yacht de grande ou de petite dimension.

La *Nubienne*, qui appartenait alors à M. Edmond Blanc, est un navire mixte de la force de 450 chevaux. Elle est gréée en trois-mâts-barque et a tout à fait l'apparence d'un aviso de guerre. Sa longueur totale est de 59m50; sa longueur entre perpendiculaires, 53m50; sa largeur extrême, 8m25; son creux au centre, 5m50; son tonnage de yachting est de 700 tonnes.

La *Nubienne* a été construite pour un grand seigneur anglais qui voulait faire le tour du monde. Elle est armée de 8 canons rayés en acier de 7 centimètres de diamètre se chargeant par la culasse et munis de freins hydrauliques. Placées en batterie sur le pont, avec des affûts en fer, ces pièces d'artillerie étaient destinées à en imposer aux naturels des îles de l'Océanie et à tenir à distance les pirates des mers de Chine.

La *Nubienne* part du Havre le 10 juin 1884. Aucun incident jusqu'au 18 juin. Le 18, gros temps, mais qui ne dure pas. Le 19, la *Nubienne* passe près d'un iceberg ayant à peu près 50 mètres de hauteur au-dessus de l'eau.

De tous les côtés, ce ne sont que des icepelos, champs de glaçons. A midi, 52°40′ lat. N. et 53°52′ long. O. : 185 milles. Le 19 au soir, la mer redevient grosse, les icebergs ont disparu momentanément. A 10 heures 30, la brise tombe, la mer frappe les icebergs avec fracas; à 11 heures 50, on aperçoit des rayons lumineux d'aurore boréale dans le nord.

Les loisirs à bord.

Afin d'éviter les glaces, toute la bordée de quart est conservée en vigie. La température est très froide. Le 20 juin, le yacht double le cap Normand sur la côte de Terre-Neuve. Des perturbations magnétiques dans le compas sont observées.

Le 22, la *Nubienne* passe devant l'île d'Anticosti, double le phare de Biquette et vient

LE TROIS-MATS-BARQUE A HÉLICE *VELLEDA* (EX-*NUBIENNE*), Y.C.F., A M. HENRI MENIER

mouiller dans l'ouest de l'île de ce nom par 23 mètres de fond. Le 23, le yacht fait route pour Québec; après avoir doublé le phare de Bradby-Port et aperçu la fameuse cascade de Montmorency, il aborde, par une fausse manœuvre du pilote, un trois-mâts norwégien contre les haubans duquel son bout-dehors de foc et son beaupré sont avariés.

Le 25 juin, la *Nubienne* arrive à Montréal. Le navire est amarré à Vittoria-Pier. C'est la Saint-Jean-Baptiste, la fête nationale des Canadiens français. Le grand pavois est hissé en l'honneur de la fête. L'équipage se rend à terre par bordée.

Le 27 juin, M. Blanc et ses invités partent pour les chutes du Niagara.

Jusqu'au 1er juillet, le temps est très beau; à ce moment une brume épaisse se lève. Le 4, la *Nubienne* vient mouiller près de la bouée à sifflet de Sandy-Hook. Le 6, le temps redevient beau; le 8, le pilote, se trompant de chenal, fait échouer le navire sur un fond de roches, près du phare de North-Brother. Le navire s'incline sur bâbord, et, malgré la machine en arrière à toute vitesse et l'aide de deux remorqueurs, il ne peut être remis à flot que vers 8 heures, grâce à la marée montante.

Afin que l'on visite les petits fonds du navire, le yacht est dirigé vers New-York, et le mercredi 9 juillet, il vient mouiller à la batterie de Castle-Garden.

Les experts ordonnent le changement de quelques rivets de la quille et la peinture de la carène. Le 12 juillet, le navire sort du bassin avec l'aide d'un remorqueur. Après avoir stoppé pour débarquer le pilote, la *Nubienne* continue sa route; le 13, on stoppe et l'on met un youyou à la mer pour tâcher de prendre des marsouins tués à coups de fusil.

Jusqu'au 25 juillet, date de l'arrivée, à Trouville, de la *Nubienne*, le temps est alternativement beau et mauvais. La traversée de retour (en tenant compte des cinq heures de changement en longitude) s'était effectuée en douze jours et demi. Le yacht avait parcouru 3 420 milles, ce qui donne une moyenne de 10 nœuds 8/10.

Cette même année 1884, le 7 juin, la *Violette* part du Havre. Le temps est peu sûr, elle accepte la remorque du *Jean-Bart*. Le 13 juin, elle mouille à l'entrée de Copenhague, après une traversée assez facile. Un pilote, nommé Loseu, vieux capitaine danois, est engagé pour conduire la *Violette* jusqu'à l'entrée de l'archipel de Stockholm.

Le yacht passe devant Dragor, laisse l'île de Borholm, traverse la baie de Isacco, arrive par le travers du feu d'Utklippoma, puis devant le feu d'Uitlangen.

Le 20 juin, la mer est grosse. Le bateau tangue tellement qu'il fait peu de route. Il est très difficile de prendre ses repas. Le 21, le temps est encore plus mauvais, la brume va toujours en augmentant, on est obligé de faire sans cesse usage de la corne et du sifflet à brume.

Le 22, la *Violette* aperçoit le fort de Landsort, situé à l'entrée sud de l'archipel de Stockholm. Le pavillon national est hissé en tête du mât, un pilote suédois aborde le yacht et le conduit dans un chenal étroit qui sépare le phare de roches à fleur d'eau sur lesquelles il n'y a aucune tourelle, ni balise.

Le pilote suédois quitte la *Violette* à Dalaio. Après un louvoyage de vingt-deux heures, l'ancre est jetée vis-à-vis de Stockholm, à Kastleholmen. A peine l'ancre au fond, le pilote la fait relever et un autre pilote en uniforme conduit le yacht vis-à-vis de l'îlot Skeppsholmen. Les pilotes sont très nombreux et très coûteux dans ces parages. De Landsort à Stockholm il a fallu payer environ 125 francs et 4 fr. 20 pour le pilote du port. Après une série de mauvais temps, la *Violette* se décide à repartir. Le 29, le remorqueur vient prendre le grelin. Le temps est très beau. Le yacht passe devant le phare d'Hufrudskor, devant les îles de Gottland, d'Oland, de Borhholm et double les phares de Sandhammar. A cet endroit un courant porte à terre, et il faut faire grande attention à la route.

Le 2 juillet, la *Violette* double le feu rouge et blanc de Smygekuk. La brise est très faible, la chaleur tropicale. De Drogden à Copenhague, le yacht met trois heures.

Le 3 juillet, la *Violette* quitte Copenhague. Elle passe devant l'île Iveen, ancienne résidence du célèbre astronome Tycho-Brahé, et va

mouiller non loin d'Elseneur, le courant ayant acquis au moins 3 milles de vitesse.

Le 4, elle relève le feu de Nonipsfange et aperçoit presque en même temps les feux de l'île et du balancier d'Anholt.

Une goélette toutes voiles dehors.

Le 5 juillet, les tours à feu de Nydingen sont relevées; on aperçoit le balancier de Frindeleu, les feux de Peter-Noster et ceux de Vinga.

Le 6, après avoir passé devant le phare de Hallo, un pilote est pris, qui consent, moyennant 2 livres sterling, à mener le yacht jusqu'à Drobak, dans le fiord de Christiania.

La *Violette* passe devant les îles Woedero et Raster et entre dans le fiord de Christiania, à l'entrée duquel est le phare de Torbronskar. Le 7, elle mouille à Drobak pendant un violent orage. Un remorqueur vient prendre le lendemain la *Violette* et la conduit à Christiania. Le 25 juillet, le yacht quitte Christiania et revient mouiller à Drobak.

Après avoir louvoyé, bord sur bord, par le travers d'Harten, le yacht est forcé de relâcher en dedans de Tulekuk, dans le fiord de Leestenlobet, le temps s'étant gâté tout à fait.

Le temps ne se remet que le 20 juillet : la *Violette* appareille; le 21 elle aperçoit Christiansand. Jusqu'au 25 juillet, le temps est incertain et changeant. Le 25, la *Violette* donne dans le Pas-de-Calais et reçoit un fort grain accompagné de pluie.

Le 26 juillet, par un mauvais temps, la *Violette* arrive sur la rade du Havre, après un voyage de onze jours et demi depuis Christiania, dont trois en relâche.

On a déjà donné ci-dessus l'état civil de l'*Éros,* premier du nom. Le 19 juin 1881, ce yacht entreprend son premier voyage et quitte Boulogne pour se rendre en Écosse, avec vingt-huit personnes à bord : M. Arthur de Rothschild, propriétaire; MM. Georges de Chemellier, Maurice de Gheest, Joseph Jamain, passagers; M. Bourhis, capitaine au long cours, capitaine; M. Guérard, maître au cabotage, second; un maître d'équipage et dix hommes. Le chef mécanicien, M. Beaufils, ex-mécanicien de la marine, est assisté d'un second mécanicien et de quatre chauffeurs; quatre personnes pour le service et un courrier complètent le personnel.

Le 26 juin, le yacht mouille sur la rade d'Inverness, sa longueur (172 pieds) ne lui permettant pas de traverser le canal calédonien, les écluses n'ayant que 160 pieds. Le 28, vers 4 heures du matin, en vue du cap Wrath, la mer très grosse oblige de diminuer la vitesse. On est forcé de tout amarrer sur le pont : espars, embarcations-canons. L'*Éros* est forcé de rallier tout à fait la terre.

Jusqu'au 5 juillet, le mauvais temps continue. A cette date, l'*Éros,*

après avoir passé le phare de Tuskar, dernier feu S.-E. d'Irlande, est salué par les bateaux-feu de la côte ouest. Le yacht mouille à Southampton le 7 juillet, à 9 heures du matin.

L'année suivante, l'*Éros* entreprend un voyage en Hollande, qui devait s'achever de conserve avec la *Fauvette*.

Il part le 21 juin, à 3 heures du matin, de Rouen, par un temps pluvieux, double le cap d'Antifer, le cap Gris-Nez. La rencontre d'un grand nombre de bateaux pêcheurs sans feux le force à naviguer avec beaucoup de précautions.

Après avoir passé le feu flottant de Ruytingen, doublé Westhinder, avoir pris le pilote de Flessingue à Vandelaer, stoppé devant Flessingue pour prendre le pilote de Terneuze, traversé le canal de Terneuze, l'*Éros* arrive à Gand, et ses passagers reçoivent de MM. Carrels frères, dont le grand établissement de machines est situé sur le bassin, l'accueil le plus empressé.

Après être parti de Gand, avoir passé l'écluse et s'être amarré au dernier pont du chemin de fer pour passer la nuit, l'*Éros* rencontre la *Fauvette*, qui, partie du Havre, arrive de Terneuze.

Ce yacht s'amarre le long de l'*Éros*, et, dès lors, les deux yachts continuent le voyage en naviguant de conserve.

Le 29 juin, l'*Éros* et la *Fauvette* passent le pont de Fordouch. Après être entrés dans les eaux hollandaises, les deux yachts vont stopper à l'entrée du pont de Wemeldinge, pour laisser passer les bateaux pêcheurs portant tous leurs feux de position. A 10 heures, ils vont amarrer dans le canal de Zuyd-Beveland.

Le 30 juin, la *Fauvette* reste à Dordrecht, afin de permettre à ses passagers de visiter la ville. L'*Éros* continue sa route vers Rotterdam. Le pont du chemin de fer ne peut s'ouvrir qu'à 6 heures du soir, le fer étant dilaté par suite de la chaleur qui est accablante.

Le 1er juillet, rencontre de l'aviso français la *Mouette*, ayant à bord le capitaine de frégate Dupont, commandant la station de la Manche et de la mer du Nord.

Le 2 juillet, la *Fauvette* rejoint l'*Éros*, à 2 heures du matin. Les passagers visitent l'Exposition d'Amsterdam, et le 4 juillet, dans

le grand canot de la *Faurette*, remorqué par la chaloupe à vapeur de l'*Éros*, ils font une excursion à l'île de Marken, dans le Zuyderzée. Pendant le déjeuner, qui a eu lieu dans le phare de l'île, un ouragan violent s'est déchaîné.

Le 5 juillet, l'*Éros* se sépare de la *Faurette*, qui se prépare à faire route pour le Zuyderzée, vers le nord, tandis que l'*Éros* se dirige vers l'Angleterre. Ce dernier, après avoir atterri sur Galloper, entre en Tamise, passe le feu flottant de Touques, puis celui du Prince, enfin celui de Nore, et vient mouiller à Erith le matin du 6 juillet.

Le 7 juillet, après être sorti de la Tamise, l'*Éros* passe devant Douvres, Folkestone, et double Dungeness à minuit.

Le 8 juillet, après avoir mouillé à Cowes, l'*Éros* vient jeter l'ancre à Southampton.

Le 12, le yacht quitte le port et fait voile pour Le Havre. Il passe les Needles à 7 heures 20 du soir, et, le 13 au matin, il va s'amarrer dans le bassin de la citadelle, au Havre.

La goélette *Softwing*, à M. Loury, part de Dunkerque le 10 juin 1887 et arrive le 14 à Christiania. Elle fait une fois, en une journée, c'est-à-dire de midi à midi, 190 milles. Ses principales étapes sont : le Flekel-Fjord, Stavanger, Christiansand et Bergen.

De Trondjeim, le *Softwing* remonte à Badoé, aux îles Lofoden, à Tromsö, et enfin à Hamerfest, à proximité du cap nord.

Le retour s'effectue par Bergen, Hull, et le yacht rejoint ensuite les Sables, son port d'attache. C'est un voyage très rarement accompli dans son entier par les yachts à voile.

Le *Leone di Caprera*, cadeau des Italiens de Buenos-Ayres à Garibaldi, yacht de 30 à 35 pieds, monté par un capitaine et deux matelots, a fait en 1881 la traversée de Buenos-Ayres à Caprera.

Son gréement se composait de deux petits mâts à bascule, à voile de houari avec un foc.

Lorsque le mauvais temps arrivait, le capitaine du *Leone di Caprera* faisait abattre et amarrer solidement la mâture sur le pont. Une

ancre flottante était mouillée de manière que le yacht tînt toujours la tête à la mer, et l'on mettait une espèce de baril plein d'huile à l'avant, disposé de telle sorte que l'huile en sortait par petites quantités et calmait la mer dans le voisinage du yacht. Quant à l'équipage, il se tenait sous le pont, en laissant tout bien fermé.

Assailli par des coups de mer, le bateau chavirait souvent, mais revenait tout seul à sa position normale. Sans nul doute, c'est à son ancre flottante qu'il dut plus d'une fois le salut.

Le *White-Squall* est un yacht-goélette à machine auxiliaire de 97 tonneaux, long de 26 mètres et large de 5, avec 5m60 de creux.

La machine Compound de 85 chevaux indiqués, marchant à une pression de 6 atmosphères, lui permet d'entrer par tous temps dans les ports. Il est très haut mâté, afin d'avoir sous voile la plus grande vitesse possible.

Le 4 novembre 1884, le yacht quitte Dartmouth, mais la mer est si grosse qu'il faut faire relâche à Falmouth. Au bout de huit jours il se remet en marche, traverse sous voile le golfe de Gascogne et va relâcher à Lisbonne, où il ne peut entrer qu'après cinq jours de quarantaine sous la tour de Belem. Là, il fait exécuter quelques réparations urgentes et reprend la mer le 6 décembre.

Après avoir passé aux îles Madère, doublé l'île Faro, il va toucher une des îles du cap Vert, Porto-Praya, où il renouvelle ses provisions d'eau et de charbon.

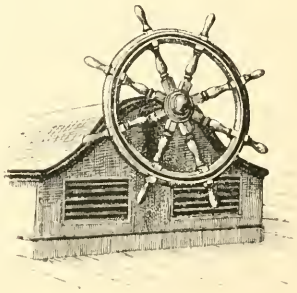
Le 16 mars il entre à Albany pour faire du charbon, et le 23, le *White-Squall* s'amarre dans le port d'Adélaïde, sur le corps mort réservé aux yachts.

La traversée avait duré cent dix-neuf jours. C'est le plus beau voyage accompli par un yacht de moins de 100 tonneaux. Le *White-Squall* n'avait eu qu'une seule fois l'occasion de tenir tête à la tempête.

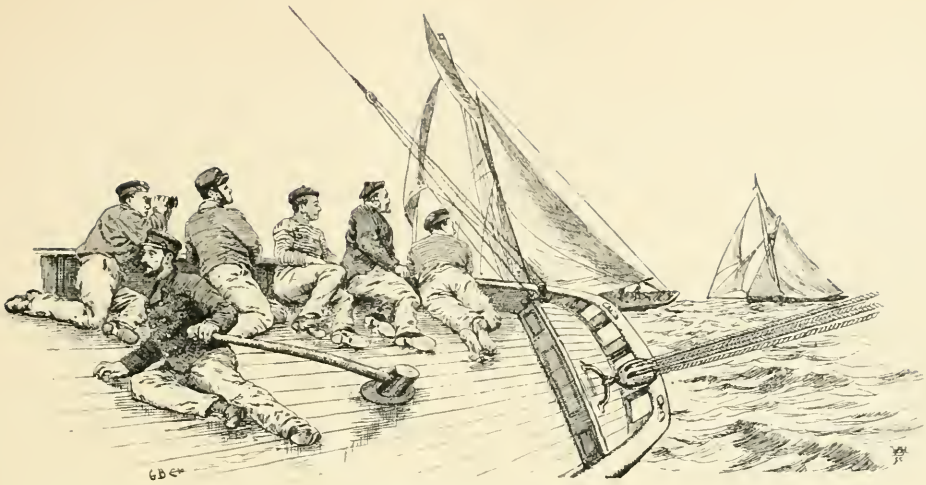
Parmi les autres voyages fameux dont la trace est restée soit en des livres spéciaux, soit dans les collections de journaux, rappelons encore les diverses traversées de l'Atlantique effectuées par des

yachts de course américains, le voyage aux Indes de la *Némésis* en 1887, les voyages du *Sans-Peur* dans les mers arctiques, les 700 milles du 10 tonneaux *Widgeon* entre Swanage et Hambourg, les 1000 milles du *Silver-Cloud* entre Dundee et la côte de France, aller et retour, enfin le voyage de Southampton au Paraguay et aux Antilles accompli par le 30 tonneaux *Falcon*, à M. E. F. Knight.

Mais les voyages de yachts n'ont pas été toujours heureux, et la navigation de plaisance a déjà été féconde en naufrages, — on pourrait même dire en épopées nautiques, s'il était permis de ranger la *Jeannette* parmi les yachts. — Le monde n'a pas encore oublié les terribles épreuves traversées dans les mers arctiques par ce petit navire appartenant à M. James-Gordon Bennett. On sait au prix de quelles souffrances son équipage naufragé a pu regagner le sol natal, après avoir vécu pendant des mois sur les glaces flottantes. Tout récemment encore, une épave de la *Jeannette*, — un pantalon de matelot, retrouvé au Groenland où les courants l'avaient apporté, — est venue donner la preuve éclatante de l'existence d'une mer libre au pôle nord.



La barre.



Le pont d'un yacht en course.

XXIII

CONCLUSION

L'objet propre de cet ouvrage aurait été bien mal rempli s'il n'en résultait pas, pour le lecteur, la conviction qu'on a déjà beaucoup fait en France pour la navigation de plaisance, et que le goût, avec la pratique, en est définitivement acclimaté chez nous. Notre yachting existe, il se montre, il agit, c'est incontestable.

Et pourtant, ce n'est pas encore l'organe vigoureux de rénovation physique et d'éducation navale qu'il nous faut. Il reste, en dépit de tout, un yachting d'imitation et de surface, sans souffle et sans originalité. Le coup de fouet lui a manqué d'une victoire retentissante, comme celle de l'*America*, ou d'une défaite comme celle qu'ont subie les Anglais et qui d'emblée font entrer la nation tout entière au vif de la question, l'initient au mystère d'un sport, la prennent aux entrailles, la transforment en tenant passionné de son champion.

Or, il n'y a pas à se le dissimuler, il faut ces sortes de scandales

historiques pour secouer la torpeur des peuples. En matière de réformes vitales, on ne peut rien dans l'ombre. Il faut le jour cru d'une exécution publique. Tant qu'une guerre, un triomphe d'autrui, un désastre local n'ont pas accroché l'attention de la foule sur les causes d'un mal, si profond qu'il soit, ce mal reste latent et isolé. On ne saurait assez insister sur ce fait que, de la « Coupe de l'*America* », et d'elle seule, date la merveilleuse floraison du yachting anglais et américain. Chacune des deux nations s'est repliée sur elle-même; elle a travaillé, elle a fait d'héroïques efforts pour regagner le terrain perdu ou conserver l'avantage acquis.

Rien de tel chez nous. Non seulement on ne songe pas à disputer la prééminence nautique à la race anglo-saxonne, mais on amène sans combat le pavillon national. On imite, sans trêve et sans relâche, au lieu de créer. On va demander à nos rivaux des lois, des bateaux, et jusqu'à des voiles. Tantôt c'est aux États-Unis qu'on s'adresse, et tantôt à l'Angleterre. Sur dix Français propriétaires de yachts petits ou grands, il y en a sept qui vont se pourvoir à Southampton ou à Cowes. Plusieurs millions par an passent ainsi de l'autre côté du détroit et ne reviennent plus. Ne serait-il pas bien simple d'en faire profiter nos constructeurs, et de comprendre qu'en achetant un yacht anglais on oppose inconsciemment un obstacle au développement du yachting français? Pourquoi s'obstiner à aller chercher outre-mer des types de bateau, quand nous en avons chez nous de charmants et mille fois mieux appropriés à nos eaux?

Il y a une raison, très basse, mais très puissante : c'est que les yachts étrangers coûtent moins cher. Si notre yachting végète encore et tend de plus en plus à n'être qu'un prolongement du yachting britannique, la cause n'en est pas autre. M. Alfred Le Marchand, du Havre, a très bien expliqué cela, dans le journal *le Yacht*, en montrant que nos tarifs douaniers condamnent littéralement le yachtsman français à s'adresser aux chantiers d'outre-Manche. Que se passe-t-il, en effet, quand on veut franciser un yacht qui a été acheté en Angleterre? On paye à la douane française, pour ce yacht et son gréement complet, un droit fixe de 2 francs par tonneau. Vous entendez bien :

2 francs. C'est-à-dire une misère de 200 francs pour une goélette de 100 tonneaux qui en a peut-être coûté 200 000.

La même goélette, construite et armée en France, recevra il est vrai de l'État une prime de 10 francs par tonneau, soit 1 000 francs, et l'acheteur pourra en bénéficier dans une certaine mesure. Mais les matières premières qui ont servi à la construction du navire ont payé, à l'entrée en France, à l'état brut, un droit de 36 francs par tonne; et comme, dans ces constructions de luxe, il faut habituellement trois tonnes de bois brut pour produire une tonne de bois ouvré, il s'ensuit que le constructeur français paye à la douane trois fois 36 francs, moins 10 francs, c'est-à-dire 98 francs de droits, — alors que le constructeur anglais ne paye que 2 francs.

Conclusion : à main-d'œuvre égale, la goélette française revient, par tonneau, à 96 francs de plus; pour 100 tonneaux, à 9 600 francs de plus. En d'autres termes, le prix moyen du tonneau étant de 1 000 francs, notre régime douanier offre aux constructeurs rivaux une prime qu'on ne peut pas évaluer à moins de 9 ou 10 pour cent.

Pour la voilure, c'est la même chose, par le motif inverse. Nos filatures ne produisent pas encore, parce qu'elles n'ont pas de débouchés suffisants, les toiles résistantes et prêtant peu sur le biais qu'il faut pour les belles voiles de yachts. L'industrie anglaise en a pour ainsi dire le monopole. Supposons un amateur français qui fasse cette concession de commander sa toile en Angleterre, mais qui veuille la voir couper à son voilier. Aussitôt, la douane s'avance et lui présente une note de 1 500 à 1 800 francs de droits, s'il s'agit d'un yacht de 30 tonneaux.

Qu'il envoie son navire en Angleterre pour y être gréé, il en sera quitte pour les frais de voyage et ne payera pas un sou à la rentrée. Comment ne trouverait-il pas ce système préférable à l'autre? Nouvelle prime offerte à la fabrique anglaise, pour le gréement et l'armement, après la construction.

M. Alfred Le Marchand conte à ce sujet une histoire typique et que tout le monde, dit-il, connaît au Havre. Aux approches des régates, un yacht de 25 à 30 tonneaux avait commandé ses voiles en

Angleterre. Quelques jours avant la course, les voiles arrivent de Southampton. La douane réclame son dû : 1350 francs pour une voilure de 1800 francs environ. Le propriétaire du yacht va trouver

Le yawl *Bel-Ami* à M. Guy de Maupassant.

l'inspecteur des douanes, lui expose la situation et lui fait remarquer combien il est peu équitable de réclamer une semblable somme pour la voilure seule, quand le bateau entier, avec son gréement, ne payerait que 50 et quelques francs.

— Considérez, ajoute-t-il, mon yacht comme venant d'Angleterre, et faites-moi payer le droit de francisation.

— Impossible, répond l'inspecteur. Votre yacht est français, il ne saurait acquérir la nationalité qu'il possède déjà. Je comprends ce que tout ceci a de fâcheux pour vous. Mais j'applique la loi, je ne la formule pas... Tout ce que je puis faire en cette circonstance, si vous ne voulez pas payer les droits sur ces voiles, c'est de vous autoriser à les réexporter.

Ce fut un trait de lumière. Dans l'après-midi, le yacht partait pour Southampton; il y attendait l'arrivée du bateau à vapeur, embarquait sa voile et le lendemain était de retour au Havre, où il pouvait prendre part aux régates. Bénéfice net : 1200 à 1300 francs.

Voilà des fantaisies douanières que l'expiration des traités de commerce permettra bientôt de redresser, avec beaucoup d'autres. Elles expliquent mieux que vingt colonnes de commentaires l'anémie relative et la physionomie par trop britannique de notre yachting. Mais à côté de ces causes générales de débilité, qu'on peut heureusement rayer d'un trait de plume, il en est d'autres à traiter par les méthodes progressives.

Préoccupés que nous sommes depuis vingt ans, — et certes avec trop de raison! — des impérieuses nécessités de la défense nationale, nous avons un peu perdu de vue qu'une des sources essentielles de la richesse publique est le commerce extérieur et que l'instrument premier de cette richesse est la marine marchande. Les terres ne sont rien, sur la machine ronde, auprès des Océans : voilà ce qu'il faut bien se dire. La mer pénètre partout; elle est le trait d'union entre les peuples les plus divers et se charge d'apporter presque gratuitement, aux clientèles lointaines, la langue, l'esprit et les produits de ceux qui savent la prendre pour grande route.

Aussi la puissance maritime est-elle la vraie puissance, la plus solide et la plus sûre : et c'est ce qu'avaient bien compris Richelieu, Colbert, Turgot, la Convention, ce que ne surent voir ni Louis XIV ni Bonaparte.

Que ne serait pas aujourd'hui notre fortune nationale, si la cen-

tième partie de l'effort dirigé sur les rectifications de frontière, pour aboutir à l'écrasement périodique, s'était systématiquement porté sur le commerce d'outre-mer! Celle de l'empire britannique peut en donner quelque idée. L'Inde, la Louisiane, le Canada, Saint-Domingue, perdus coup sur coup, sont, avec Strasbourg et Metz, les tragiques monuments de notre erreur... Ne la recommençons jamais. Et puisque enfin, par un bonheur inouï, la France survit à ses désastres; puisque, à force de travail et de sacrifices, elle est parvenue à se refaire une armée qui défie toutes les attaques, orientons définitivement sa pensée vers les arts de la paix.

La marine marchande est le premier de tous. Elle laboure un domaine assez large et assez riche pour que toutes les nations puissent y trouver leur place et leur moisson. Les plus grandes sont celles qui ont eu la sagesse de n'en pas ambitionner d'autres. Que seraient, sans elle, l'Angleterre et les États-Unis? Et par quelle aberration la France, si bien placée pour disputer l'empire des mers à ses rivales, a-t-elle jamais pu le leur abandonner?

On sait le mal infini que la loi de 1866 a fait à notre marine en supprimant les surtaxes de pavillon et livrant notre commerce extérieur à l'étranger. Treize mille hommes de moins sur nos navires (six mille pour le long cours, soit un tiers de l'effectif), le tonnage global de nos vaisseaux resté stationnaire, alors que celui de l'Angleterre croissait de 63 0/0, et celui des États-Unis, de l'Allemagne, de la Norvège, de l'Italie dans des proportions analogues; nos plus beaux chantiers de construction navale disparus sans retour; notre flotte de commerce passée du troisième rang au cinquième : tel était, après quatorze ans, le bilan de ce Sedan maritime. La loi de 1881, sur les primes à la construction, a enrayé cette espèce de décadence, mais n'a pu la guérir. Notre marine marchande ne grandit pas assez vite; elle languit. Les populations de nos côtes se dégoûtent peu à peu d'une profession où elles ne trouvent plus d'avantages suffisants; notre pêche à la baleine est morte, et voici qu'on parle de nous racheter nos pêcheries de morue.

La loi peut beaucoup pour amender ces maux, et nous devons

compter sur elle, puisqu'enfin l'heure va bientôt sonner où nous reprendrons notre liberté douanière. Mais, à côté de la loi, il y a les mœurs, sur lesquelles se moule le destin des individus et des nations. Or, nos mœurs, il faut en convenir, sont peu maritimes.

Le cotre anglais *Irex*, à M. John Jameson.

Non seulement Paris n'est pas encore port de mer, comme Londres ou New-York, et très follement va rater des canaux chez les autres, au lieu d'en creuser chez lui, mais nous oublions trop que nous sommes à cheval sur l'Atlantique et la Méditerranée; nous restons étrangers aux choses nautiques; la grande masse des Français n'a jamais vu l'Océan.

Sous la Restauration, un ministre de la Marine avait eu l'idée

lumineuse d'établir l'École navale à Angoulême, pour épargner le mal de mer aux aspirants. Ce grand homme incarnait naïvement une idée très générale en ce pays, c'est qu'on peut être une puissance maritime et coloniale sans nouer des relations intimes avec Amphitrite. Tandis qu'en Angleterre et aux États-Unis tout le monde vit en familiarité réglée avec les choses navales, chez nous peu de gens en connaissent l'A B C. Il faut commencer par abolir ces ignorances; et, pour cela, il n'y a qu'un moyen : c'est de tourner vers la mer et ses travaux autant d'activités que possible, en lui donnant son rôle naturel dans l'éducation de nos fils. Nous leur laissons supposer qu'elle existe. Il faut leur apprendre ce qu'elle est, où elle mène et comment on l'oblige à servir; il faut la rendre présente et familière aux enfants, comme si chacun d'eux l'avait eue pour berceuse.

Songeons donc, avant tout, à mettre en honneur les choses maritimes. Et, pour cela, faisons du yachting, comme l'Angleterre, une institution nationale, et, comme les États-Unis, une véritable flotte annexe, que tout le monde y prenne un intérêt au moins philosophique, comme à une forme utile et charmante de l'activité humaine.

N'est-il pas bien humiliant que notre France mathématicienne et artiste ait vu se dérouler sous ses yeux la lutte du « yacht creux » et du « yacht plat » sans y prendre la moindre part? Quoi! la querelle se poursuit depuis quarante ans, elle remplit la seconde moitié du siècle, et nos ingénieurs ne semblent même pas s'en douter? Les deux écoles ont fini par arriver à des concessions réciproques, et le yacht contemporain, qu'il vienne de Cowes ou de New-York, est le résultat d'un compromis tacite où chacun des belligérants a apporté quelque chose à son adversaire; mais on ne saurait affirmer que le dernier mot ait été dit, et il paraît même difficile d'admettre que l'évolution du yacht de course soit définitivement accomplie. Qui nous assure que nos ingénieurs des constructions navales, s'emparant à leur tour de la question, n'y apporteraient point des éléments nouveaux et des inspirations victorieuses?

Il le faudrait pour leur gloire et la nôtre, à ne leur rien céler. S'ils gardaient plus longtemps le silence, ce serait presque à douter

de l'algèbre. Ne laissons donc plus croire au monde que, si nous ne construisons pas de yachts, c'est que nous n'en sommes point capables. Faisons-en un, d'abord, grand ou petit, ne fût-ce que pour appeler sur une question vitale l'attention du pays inconscient. Formons un comité de marins, d'ingénieurs, de yachtsmen et même de profanes; adressons-nous aux pouvoirs publics, aux chambres de commerce et aux municipalités; confions à un conseil technique le soin d'arrêter le plan de notre yacht, et mettons-le en ligne pour la Coupe de l'*America*.

Nous serons battus, peut-être, une fois ou deux... Qu'importe? il est des défaites plus fécondes que la victoire. La honte n'est pas d'être battu dans une lutte pacifique et courtoise. Elle est de fuir un tournoi de la science et de l'art, quand on s'appelle la France.

Paris, octobre 1890.

TABLE DES MATIÈRES

		PAGES
	PRÉFACE	9
I.	Le Yachting	15
II.	Les Origines du yachting français	35
III.	Yachtsmen français	53
IV.	Le yacht de course	87
V.	Les yachts anglais. La Mecque du yachting et la croisière annuelle	99
VI.	Le yachting américain. Le *Center board*. Les courses à travers l'Atlantique et les croisières annuelles	119
VII.	La Coupe de l'*America*	147
VIII.	La location, l'achat et la construction d'un yacht; sa francisation. Le *Lloyd* et le *Bureau Veritas*	167
IX.	Quelques définitions. Les diverses espèces de yachts. Le pont, les mâts, les voiles, les allures	181
X.	Le compas. La barre. La sonde et le loch. L'étiquette navale	197
XI.	Les emménagements d'un yacht	211
XII.	Le budget d'un yacht	225
XIII.	Les régates. La jauge de course et l'allégeance	233
XIV.	Le règlement des courses	247
XV.	Le yacht creux et le yacht plat	259

PAGES

XVI. Les yachts à vapeur, les yachts à pétrole et les bateaux électriques. Les régates à vapeur. Les régates de modèles. 267

XVII. Les sociétés nautiques. Le journal *Le Yacht*. 283

XVIII. La police du bord. 295

XIX. L'éducation nautique. 307

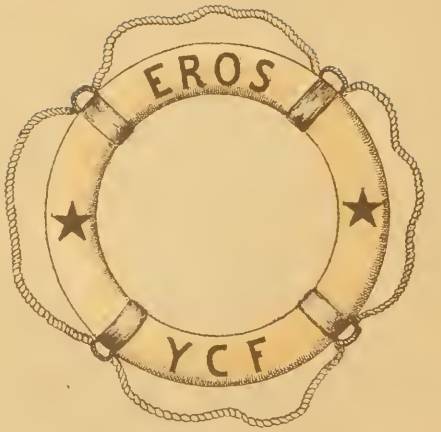
XX. Le yacht pour un. 317

XXI. Le voyage du *Sunbeam*. 329

XXII. Quelques voyages fameux 343

XXIII. Conclusion. 355

TU PENSES
J'ŒUVRE
MOTTEROZ


EROS
YCF

GV
813
G76

Grousset, Paschal
Le yacht

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY